



3 1761 11650609 8














Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116506098>





HOUSE OF COMMONS

Issue No. 15

Tuesday, June 4, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 15

Le mardi 4 juin 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports

RESPECTING:

Report of Canadian National Railways together with  
the Auditor's Report for the year 1984

CONCERNANT:

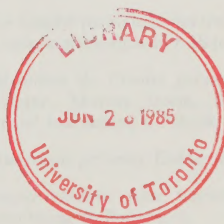
Rapport des Chemins de fer nationaux du Canada pour  
l'année 1984, ainsi que le rapport des vérificateurs y  
afférant

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Dennis H. Cochrane  
Murray Dorin  
Bill Gottselig  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
Moe Mantha  
Hon. André Ouellet  
André Plourde  
Gordon Taylor  
Brian Tobin

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker  
Bill Blaikie  
Lise Bourgault  
Jean Charest  
Patrick Crofton  
Jack Ellis  
Mike Forrester  
Charles Hamelin  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Louis Plamondon  
Bob Porter  
Joe Reid  
Bill Rompkey  
Brian White

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*





## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 4, 1985  
(20)

## [Text]

The Standing Committee on Transport met at 11:05 o'clock a.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Murray Dorin, Bill Gottselig, Darryl Gray, Elliott Hardey, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, Gordon Taylor.

*Alternates present:* George Baker, Bill Blaikie, Patrick Crofton, Mike Forrestall, Robert Horner.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From the Canadian National Railways:* J. Maurice LeClair, Chairman and Chief Executive Officer; Ronald Edward Lawless, President; Robert Charles Franklin, Executive Vice-President.

Pursuant to Standing Order 46(4) the Committee commenced consideration of the report of the Canadian National Railways for the year 1984.

J. Maurice LeClair read an opening statement and answered questions assisted by the other witnesses.

At 1:04 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING  
(21)

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Murray Dorin, Darryl Gray, Elliott Hardey, Fernand Jourdenais, J. Patrick Nowlan, Gordon Taylor.

*Alternates present:* George Baker, Mike Forrestall.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From the Canadian National Railways:* J. Maurice LeClair, Chairman and Chief Executive Officer; Ronald Edward Lawless, President.

The Committee resumed consideration of the report of the Canadian National Railways for the year 1984.

The witnesses answered questions.

It was agreed,—That the members of the Standing Committee who will serve on the Sub-committee on CNR Pensions will be: Warren Allmand, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer and Darryl Gray (*Bonaventure—Îles de la Madeleine*).

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 4 JUIN 1985  
(20)

## [Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 11 h 05, sous la présidence de J. Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Murray Dorin, Bill Gottselig, Darryl Gray, Elliott Hardey, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, Gordon Taylor.

*Substituts présents:* George Baker, Bill Blaikie, Patrick Crofton, Mike Forrestall, Robert Horner.

*Aussi présent:* John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins: Des Chemins de fer nationaux:* J. Maurice LeClair, président du conseil et chef de la direction; Ronald Edward Lawless, président; Robert Charles Franklin, vice-président exécutif.

Conformément à l'autorité que lui confère l'article 46(4) du Règlement, le Comité procède à l'étude du rapport des Chemins de fer nationaux de 1984.

J. Maurice LeClair lit une déclaration préliminaire, puis assisté des autres témoins, il répond aux questions.

A 13 h 04, le Comité interromp les travaux pour les reprendre à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI  
(21)

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 15 h 35, sous la présidence de J. Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Murray Dorin, Darryl Gray, Elliott Hardey, Fernand Jourdenais, J. Patrick Nowlan, Gordon Taylor.

*Substituts présents:* George Baker, Mike Forrestall.

*Aussi présent:* John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins: Des Chemins de fer nationaux:* J. Maurice LeClair, président du conseil et chef de la direction; Ronald Edward Lawless, président.

Le Comité reprend l'étude du rapport des Chemins de fer nationaux de 1984.

Les témoins répondent aux questions.

*Il est convenu,—*Que les membres suivants du Comité permanent siégeront au Sous-comité des pensions des Chemins de fer nationaux: Warren Allmand, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer et Darryl Gray (*Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine*).

At 5:45 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

A 17 h 45, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

### *Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

### *Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Tuesday, June 4, 1985

• 1104

**The Chairman:** I see a quorum not only for taking evidence but also for passing a few motions. We have a housekeeping motion in the report of the steering committee which met at 10 o'clock this morning, and perhaps we could just deal with that. I understand and appreciate that the officials from CN are here, but Dr. LeClair and Mr. Lawless, I guess, are traveling by train or by car and are coming, literally physically, or are on the way in. Dr. LeClair did mention that he might be five minutes late. This may be a good time to dispose of a piece of business so that we can get right on with the witnesses.

I would remind members that in view of the activity of today . . . well, I guess one of the larger activities today will be the ringing of the bells this afternoon at . . .

**An hon. member:** The vote is at 4.45 p.m.

• 1105

**The Chairman:** Vote 445, and depending on the speaker and groupings of votes, that might effectively have torpedoed the rest of the committee for the day, if we have 25 votes on 90-some amendments. Time is of the essence.

Gentlemen, the steering committee met this morning. Mr. Baker, I talked on the phone to Mr. Ouellet. I wanted to confirm with him a few things—but here he is, coming through the door. Perhaps he was unable to be at the meeting.

The housekeeping and the report of the steering committee is that the next item of activity for this committee will be on Tuesday, June 11, and Thursday, June 13, commencing, for those two days anyway, with the report of the Canada Post Corporation, and then the committee will determine how much other time might be necessary to complete that report. That was the first item discussed at the steering committee meeting, and that is the recommendation of the steering committee. There will be some changes in committee membership to accommodate this annual report. I forewarn you on that.

The second item of business which was discussed at the steering committee meeting was the recommendation of names to go on the subcommittee, the reference of CN pensions—this has already been referred to a subcommittee, but we just have not picked the names yet. We have the names from the government side and the NDP; the only name we need to have . . . the five-person committee struck, so that they can meet and come up with recommendations to this committee as to what and how they may carry on their business—that is as to travel and/or . . . we already have put a time reference on them, have we not?

**The Clerk of the Committee:** September 17.

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mardi 4 juin 1985

**Le président:** Je vois qu'il y a quorum, non seulement pour entendre les témoignages mais aussi pour adopter quelques motions. Nous avons une motion d'intérêt courant dans le rapport du Comité directeur qui s'est réuni à 10h00 ce matin, et nous pourrions peut-être régler cette question. Je crois savoir que les fonctionnaires du CN sont là, et je l'apprécie, mais M. LeClair et M. Lawless qui, je présume, voyagent en train ou en auto, ne sont pas encore arrivés mais ne devraient pas tarder. M. LeClair a dit qu'il pourrait être en retard de cinq minutes. C'est peut-être le moment de régler cette affaire afin que nous puissions ensuite passer directement aux témoins.

Je rappelle aux députés que, compte tenu des événements d'aujourd'hui . . . je présume que le plus important sera la sonnerie des cloches cet après-midi à . . .

**Une voix:** Le vote est à 16h15.

**Le président:** Le vote est à 16h45 et, selon l'Orateur et le groupement des votes, cela peut effectivement saboter le reste du Comité pour la journée, si nous avons 25 votes sur quelque 90 amendements. Le temps est précieux.

Messieurs, le Comité directeur s'est réuni ce matin. Monsieur Baker, j'ai eu M. Ouellet au téléphone. Je voulais confirmer quelques petites choses avec lui . . . mais le voilà qui entre. Il lui a peut-être été impossible d'assister à la réunion.

Selon la motion d'intérêt courant et le rapport du Comité directeur, la prochaine activité du Comité est fixée au mardi 11 juin et au jeudi 13 juin. Pendant ces deux jours, nous commencerons l'étude du rapport de la Société canadienne des postes, après quoi, le Comité décidera de combien de temps il aura besoin pour terminer l'étude de ce rapport. C'étaient le premier article discuté à la réunion du Comité directeur et la recommandation adoptée. On apportera certaines modifications à la composition du Comité afin de pouvoir étudier ce rapport annuel. Je tiens à vous en prévenir.

Le deuxième article à l'ordre du jour du Comité directeur, était la recommandation de membres pour le Sous-comité sur les pensions du CN . . . cela fait déjà l'objet d'un ordre de renvoi à un sous-comité, dont nous n'avons pas encore choisi les membres. Nous avons les noms des représentants du gouvernement et du NPd, le seul qui nous manque . . . ce sera un comité de cinq personnes, de sorte qu'il puisse se réunir et présenter des recommandations à ce Comité sur la façon de s'acquitter de leur mandat . . . c'est-à-dire en ce qui touche les déplacements ou . . . nous leur avons déjà fixé un échéancier, n'est-ce pas?

**Le greffier du Comité:** Le 17 septembre.

## [Text]

**The Chairman:** Those are the two items, gentlemen. If approved by this committee, the postal corporation is before us on June 11 and 13. Air Canada will be before us June 18, and that is on the work of the committee. Then there is this question of the subcommittee. Mr. Belsher.

**Mr. Belsher:** You sound like you are saying "postal", but you really mean "ports", do you not?

**The Chairman:** No, Canada Post Corporation. It is one of the 25 annual reports still referred to this committee, and they appeared before this committee last year on estimates. The situation, Mr. Belsher, is that the Canada Post Corporation appeared before the Miscellaneous Estimates committee on estimates for a total of 90 minutes. The first round, I am informed, hardly got around, and then that was the end of that hearing. In view of the time limit on estimates, there was no other opportunity for an examination of the Canada Post Corporation.

As the annual report of Canada Post Corporation is referred to this committee, not to the Communications committee—we used to be Transport and Communications—we have the legal authority to have them before us—it has all been checked into. I guess it started in the days of the pony express, which is transport, which might have been the mail. I mean it may go back that far, I do not know. However, we have it, and there are many avenues, not canvassed in miscellaneous estimates, which will give an opportunity to members interested in canvassing the Canada Post Corporation officials before this committee for at least two full hearings—we will see that. We do have some open time, because the legislation we are expecting, the Transportation Act and some other matters, has not come out of the House yet.

Those are the two items. The work of the committee is Tuesday, June 1, and Thursday, June 13 for the Canada Post Corporation. On Tuesday, June 18, both the president and the chairman of Air Canada—before we could only have one, but now we can have them both. At the moment, Thursday, June 20, is open, but perhaps we will see how much progress we make at that time.

The next item is the composition of the subcommittee. The steering committee is recommending, from the government side... Mr. Ouellet, can we go with him *in absentia*? I mean, just the technicality... we have a technical problem on the government side, too; one of the members who will be on the committee is not a formal member of the committee at the moment, and with the changes in the Whips... I guess we could hold off, I suppose, until Tuesday, but it would be good to get it out of the way in anticipation. What is your wish? I do not see any objection, because the formal reference has been passed by this committee.

**Mr. Ouellet:** With your indulgence, Mr. Chairman, I would like to give you the name on our side this afternoon, because I

## [Translation]

**Le président:** Messieurs, voilà les deux articles en question. Si le Comité est d'accord, la Société des postes comparaitra devant nous les 11 et 13 juin, alors qu'Air Canada comparaitra le 18 juin. Cela fait partie du travail du Comité. Il y a ensuite la question du Sous-comité. Monsieur Belsher.

**M. Belsher:** J'ai l'impression d'entendre la Société des «postes», mais vous voulez dire des «ports», n'est-ce pas?

**Le président:** Non, la Société canadienne des postes. C'est l'un des 25 rapports annuels toujours renvoyés à ce Comité et ils ont comparu devant ce Comité lors du budget l'an dernier. Monsieur Belsher, le fait est que la Société canadienne des postes a comparu pendant 90 minutes devant le Comité sur les prévisions budgétaires lors de l'étude du budget. On m'a dit qu'ils avaient à peine réussi à faire un premier tour de questions avant la fin de cette audience. Compte tenu de la limite de temps imposée à l'étude du budget, il n'y a pas eu d'autres occasions de questionner la Société canadienne des postes.

Étant donné que le rapport annuel de la Société canadienne des postes est renvoyé à ce Comité et non au Comité des communications... autrefois, nous étions le Comité des transports et des communications... nous avons l'autorité légale de les faire comparaître devant nous... tout cela a été vérifié. Je présume que cela remonte à l'époque où le courrier était acheminé à cheval, qui était un moyen de transport. C'est possible que cela remonte aussi loin, je n'en sais rien. Toutefois, nous avons ce pouvoir et il existe beaucoup de possibilités, non explorées par le Comité des prévisions budgétaires, qui donneront aux députés intéressés l'occasion de questionner les fonctionnaires de la Société canadienne des postes qui comparaitront devant ce Comité pendant au moins deux plénières séances... nous verrons donc. Il nous reste un peu de temps libre, car les projets de loi que nous attendions, la Loi sur les transports et d'autres, sont toujours devant la Chambre.

Il y a donc ces deux articles. Voici le calendrier du Comité, le mardi 11 juin et le jeudi 13 juin, la Société canadienne des postes, le mardi 18 juin, le président et le président du conseil d'Air Canada... avant, nous ne pouvions en convoquer qu'un seul, maintenant, nous pouvons convoquer les deux. Pour l'instant, le jeudi 20 juin est libre, mais nous verrons où nous en sommes à ce moment-là.

Le prochain article, c'est la composition du Sous-comité. Du côté gouvernemental, le Sous-comité recommande... Monsieur Ouellet, pouvons-nous procéder *in absentia*? Je parle sur le plan de la procédure... nous avons un problème de procédure du côté gouvernemental également; l'un des membres n'est pas membre officiel du Comité pour l'instant et, étant donné le changement de whip... je présume que nous pourrions attendre à mardi, mais il serait bon de régler cette question d'avance. Quel est votre désir? Je ne vois aucune objection, étant donné que le renvoi officiel a été adopté par ce Comité.

**M. Ouellet:** Si vous le permettez, monsieur le président, j'aimerais attendre cet après-midi pour vous transmettre le nom de notre représentant, car j'ai entrepris des consultations

[Texte]

have initiated consultations with our House Leader, and I would not want to do it before I got the . . .

**The Chairman:** Could we approve of the work of the committee, which is the first item, and approve of the membership of the subcommittee on the CNR pension issue pending the formal submission of names?

**Mr. Ouellet:** Sure.

**The Chairman:** As I said, we have one that we technically have to clear through the Whips before he can formally be a member of a subcommittee when he is not a member of the committee.

**Mr. Ouellet:** Yes, certainly.

**The Chairman:** And yours may be the same way, perhaps. Is that agreed?

**Mr. Ouellet:** That is agreed.

**The Chairman:** Gentlemen, Mr. Benjamin and Mr. Ouellet say it is agreed as far as getting rid of the technicality of having to come back and look at the names for the subcommittee on the CNR pensions. If we could have the committee approve the steering committee report, which is as I have related it to you, the two items of business, the Canada Post Corporation and Air Canada for the next three meetings on the 11th, the 13th and the 18th . . .

The second item of business is the appointment of five members of the Transport committee to the subcommittee, which already has the reference, so that subcommittee can meet and start its own operations. We just have the technicality of clearing at least two of the names through the Whip's office to make it formal by the time the minutes are printed. I know who the three are from the government side that are recommended by the steering committee. I know you are there representing your party, and Mr. Ouellet quite probably wants to consult with his House Leader and with the person involved who might not technically be a member of this committee at the moment. If we can sort of just get over that, we can . . .

If members understand that and are prepared to approve it, I would ask if you are ready to approve the steering committee report.

**Some hon. members:** Agreed.

**Mr. Benjamin:** I have one point, Mr. Chairman. I take it that once the subcommittee has met and planned its operations regarding inquiry into railway pensions, after looking at all those who want to appear as witnesses, etc., it will be in order for the subcommittee to come to the whole committee if they find it necessary and ask for permission to travel. The whole committee would then ask the House for an amended order of reference to permit the subcommittee to travel.

**The Chairman:** That is exactly as I see the procedure evolving, Mr. Benjamin. That is why I want to get that subcommittee to meet to discuss its terms of work so that they can make a report back to this committee. Then we can

[Traduction]

avec notre leader à la Chambre et je ne voudrais pas vous le donner avant d'avoir . . .

**Le président:** Pouvons-nous approuver le rapport du Comité, soit le premier article, et approuver la composition du Sous-comité sur la question des pensions du CN en attendant la communication officielle des noms.

**M. Ouellet:** Bien sûr.

**Le président:** Comme je le disais, il y en a un qui, selon la procédure, doit recevoir l'agrément des whips avant de pouvoir devenir officiellement membre d'un sous-comité alors qu'il n'est pas même membre du Comité.

**M. Ouellet:** Effectivement.

**Le président:** Et cela pourrait même valoir pour vous. Sommes-nous d'accord?

**M. Ouellet:** D'accord.

**Le président:** Messieurs, M. Benjamin et M. Ouellet sont d'accord pour que nous réglions le point de procédure qui nous forcerait à revenir pour nous pencher sur les noms des membres du Sous-comité sur les pensions du CN. Si le Comité avait l'obligeance d'adopter le rapport du Comité directeur, tel que je vous l'ai présenté, il nous reste les deux rubriques—la Société canadienne des postes et Air Canada—qui occuperont nos trois prochaines réunions, le 11, le 13 et le 18 . . .

Il y a, en second lieu, la nomination de cinq membres du Comité des transports au Sous-comité, qui a déjà son mandat, de sorte que ce dernier pourra commencer à travailler. Il nous reste le point de procédure qui consiste à faire autoriser au moins deux de ces noms par le Bureau du whip afin que la chose soit officielle avant l'impression du compte rendu. Je sais quels sont les noms des trois membres du côté ministériel qui ont été recommandés par le Comité directeur. Je sais que vous représentez votre parti et M. Ouellet voudra probablement consulter son leader à la Chambre ainsi que la personne en cause qui, selon la procédure, n'est peut-être pas membre du Comité pour l'instant. Si nous pouvions régler ce petit problème . . .

Si les membres ont bien compris et s'ils sont prêts à donner leur accord, j'aimerais vous demander d'adopter le rapport du Comité directeur.

**Des voix:** D'accord.

**M. Benjamin:** J'aurais quelque chose à signaler, monsieur le président. J'imagine que, lorsque le Sous-comité se sera réuni pour planifier ses travaux à propos de son enquête sur les pensions des chemins de fer, après avoir étudié la liste de tous ceux qui veulent déposer devant lui, il pourra demander, le cas échéant, au comité plénier la permission de voyager. À ce moment-là, le comité plénier demanderait à la Chambre un nouvel ordre de renvoi qui permettrait au Sous-comité de se déplacer.

**Le président:** C'est exactement de cette façon que je vois les choses, monsieur Benjamin, et c'est la raison pour laquelle je voulais que le Comité se réunisse pour discuter des modalités de ces travaux et faire rapport au comité plénier. À ce moment-là, nous pourrions nous en saisir et voir si nous devons



*[Text]*

consider that, depending as to whether we have to go back to the House to get that extra item as to travel.

**Mr. Benjamin:** Fine.

**The Chairman:** So on that basis, gentlemen, are you prepared... ? You do not have the formal report of the steering committee, because it just met from 10 to 11 this morning. But it is so relatively simply that I do not want to complicate it by print. If you thus are prepared to approve the steering committee report as reported by the chairman, I am prepared to accept a motion to have it approved.

**Mr. Taylor:** I move it be approved.

Motion agreed to

**The Chairman:** Okay. That takes care of the item of business. My goodness gracious, we have a great jolly group of members here ready to pass more motions, I suppose. The only people we are waiting are on the train.

I do not know, I think we could perhaps stand adjourned for five minutes. Then if Mr. Lawless and Dr. LeClair are not here, we are going to call Walter Smith to give some of his perspective. He has been appearing as an observer to committee hearings of Transport for 26 years and I have never heard him give a piece of evidence before the committee. I am more than three-quarters serious. He will be called to give an explanation as to where Dr. LeClair and Mr. Lawless are, and anything else he wants to say about them or the CNR.

We stand adjourned for five minutes, but do not all go away.

• 1114

• 1116

**The Chairman:** Colleagues, I still see a quorum for not only taking evidence but also passing motions. We have passed the necessary motions for today. I also see, of course, Dr. LeClair, who I gather has driven in rather quickly from either Montreal or the train station; I am not sure what.

I wonder, Dr. LeClair, just as you catch your breath, if you could perhaps identify those who appear with you. Quite frankly, we had a tentative motion to make. If you did not come within five minutes, we were going to call Mr. Smith to give evidence on behalf of you and Mr. Lawless and/or anything else he thought about you or Mr. Lawless and/or the CNR corporation. Actually, I think we should consider that at some time anyway.

But we do have a problem today, Dr. LeClair, in that the bells are going to ring at 4.45 p.m. This may effectively emasculate the Transport committee for the rest of the day. There are potentially 25 votes on 90-some amendments, and if we go through that crazy hocus-pocus, that will take us three or four hours. Even if we whittle it down to six or eight votes to count for the 90-some amendments, that will still perhaps take

*[Translation]*

aller demander à la Chambre la permission de voyager pour le Sous-comité.

**M. Benjamin:** C'est parfait.

**Le président:** Cela étant donc dit, messieurs, êtes-vous disposés... ? Vous n'avez pas sous les yeux le rapport officiel du Comité directeur parce qu'il vient de se réunir entre 10 heures et 11 heures. En revanche, le rapport en question est simple et je ne veux pas encore compliquer les choses en le mettant par écrit. Si vous êtes donc prêts à approuver le rapport du Comité directeur dont je viens de vous faire part, je suis, quant à moi, disposé à accepter une motion d'adoption.

**M. Taylor:** Je propose l'adoption du rapport.

La motion est adoptée

**Le président:** Parfait. Voilà une chose de faite. Mon Dieu, nous avons une fameuse troupe bien disposée à adopter d'autres motions encore, me semble-t-il. Les seules personnes que nous attendons encore sont dans le train.

Qu'en pensez-vous, nous pourrions peut-être nous interrompre cinq minutes. Si, à ce moment-là, MM. Lawless et LeClair ne sont pas arrivés, nous allons demander à Walter Smith de nous donner son point de vue. Il a assisté en qualité d'observateur aux audiences du Comité des transports pendant 26 ans et je ne l'ai jamais entendu déposer en comité. Je suis aux trois quarts sérieuse lorsque je dis cela. Nous lui demanderons de nous dire où sont MM. LeClair et Lawless et de nous expliquer tout ce qu'il veut bien nous dire à propos du CN.

La séance est levée pour cinq minutes, mais ne vous éloignez pas.

**Le président:** Mes chers collègues, nous avons toujours le quorum non seulement pour entendre les témoins mais aussi pour adopter des motions. Nous avons déjà toutefois adopté les motions qu'il nous fallait aujourd'hui. Je constate également que M. LeClair est parmi nous et j'imagine que la voiture qui l'a amené de Montréal ou de la gare n'a pas traîné.

Pendant que vous reprenez votre souffle, monsieur LeClair, vous pourriez peut-être nous dire qui vous accompagne. Je serai franc avec vous, nous avons dû, en vous attendant, discuter d'un projet de motion. Si vous n'étiez pas arrivé dans les cinq minutes, nous allions demander à M. Smith de comparaître pour votre compte et pour celui de M. Lawless et de nous dire ce qu'il pensait de vous, de M. Lawless et du CN. En fait, je me demande même si nous ne devrions pas le faire tôt ou tard.

Nous avons néanmoins un problème aujourd'hui, monsieur LeClair, en ce sens que la cloche va sonner à 16h45, ce qui pourrait fort bien amputer nos travaux pour la journée, car nous risquons de devoir voter 25 fois sur quelque 90 amendements, et si c'est vraiment ce qui nous attend, cela nous prendra trois ou quatre heures. Même si nous parvenons à ne voter que six ou huit fois pour venir à bout des quelque 90



[Texte]

a couple of hours. In other words, we may not get back to you tonight, so that is why I am hoping we can get moving today. I appreciate your warning us that you could not get here until 11 a.m., and I am glad you got here when you did.

So with no further ado, is Mr. Lawless with you? Are you here by yourself or is he in the car behind you, talking to the police?

**Mr. J.M. LeClair (Chairman and Chief Executive Officer, Canadian National Railway Company):** Mr. Chairman, our apologies. I am late despite the fact that I did have to exceed the speed limits of both jurisdictions, Quebec and Ontario. I think Mr. Lawless has the same problem as I had. My last message was that I had to be here at 11:30 a.m., and I think Mr. Lawless is still under that impression. I would think they are on their way and should be here shortly.

But I do have an opening statement, Mr. Chairman. I wonder if you want me to read it or to presume it has been read.

**The Chairman:** No, we just got it this morning; in fact, it has just been circulated to members of the committee, I understand. I think it will give you time to catch your breath and other members to zone in. We have a lot of members here who obviously have questions, and I must say that normally I hate statements being read because it takes too much time, but I think in this case it is relatively short. It will give you time to collect your thoughts if you read it, and we will also know what your thoughts are.

**Mr. LeClair:** Fine. First, Mr. Chairman I would like to tell you, despite the appearances, how pleased we are to come in front of the Transport committee. It has been a long time since we have seen so many members of the House present at the committee and we look at this as an opportunity for us to do some accounting. We are responsible to Parliament, through the Minister of Transport, and these yearly appearances for us... There is Mr. Lawless...

• 1120

**The Chairman:** I just noticed him.

**Mr. LeClair:** —and Mr. Franklin and Mr. Masse.

**Mr. Benjamin:** The same old bunch!

**Some hon. members:** Oh, oh!

**Mr. LeClair:** With me is Mr. Lawless, President of the company; Mr. Franklin, Executive Vice-President; and Mr. Masse, Senior Corporate Vice-President.

I was just saying that this is an opportunity for us and we look at it as an opportunity. As we have always done before, we endeavour to answer all questions to the best of our ability. So, Mr. Chairman and members of the committee, there are

[Traduction]

amendements, il nous faudra quand même au moins une ou deux heures. En d'autres termes, nous ne vous reverrons peut-être pas ce soir et c'est la raison pour laquelle j'espère que nous allons pouvoir progresser rapidement. Je vous remercie de nous avoir prévenus que vous ne seriez pas là avant 11 heures, et je suis heureux de voir que vous êtes arrivé au moment que vous aviez prévu.

Sans plus attendre donc, je vous demanderais si M. Lawless vous accompagne, s'il est à vos côtés ou s'il est dans la voiture qui vous suit, en train d'essayer d'amadouer les policiers.

**M. J.M. LeClair (président-directeur général, Chemins de fer nationaux):** Toutes nos excuses, monsieur le président, je suis en retard même si, je l'avoue, j'ai enfreint les limitations de vitesse à la fois au Québec et en Ontario. Je pense que M. Lawless est exactement dans mon cas. Il m'avait semblé que j'étais convoqué pour 11h30 et je pense que M. Lawless a également cette impression. Quoi qu'il en soit, ils sont en route et devraient arriver sous peu.

J'ai toutefois une déclaration liminaire, monsieur le président, et j'aimerais savoir si vous voulez que je vous la lise ou si vous préférez que je m'en abstienne, auquel cas elle pourrait être réputée lue.

**Le président:** Non, car nous l'avons reçue ce matin seulement et elle vient tout juste d'être distribuée aux membres du Comité je pense. Si vous la lisez, cela vous donnera le temps de reprendre haleine et aux autres membres de se brancher. Nous avons ici bon nombre de députés qui ont de toute évidence des questions à vous poser, et je dois vous avouer qu'en temps normal je déteste les déclarations lues parce qu'elles prennent trop de temps, mais en l'occurrence la vôtre sera relativement brève et le fait de la lire vous donnera le temps de rassembler vos idées en nous donnant par là même la possibilité de les connaître.

**M. LeClair:** Parfait. Pour commencer, monsieur le président, j'aimerais ajouter qu'en dépit des apparences, nous sommes vraiment très heureux de comparaître devant le Comité des transports. Cela fait longtemps que nous n'avions vu autant de députés à une séance de comité, et nous allons en profiter pour faire un peu de comptabilité. Nous sommes responsables devant le Parlement, par l'entremise du ministre des Transports, et cette comparution annuelle est pour nous... Tiens, voilà M. Lawless...

**Le président:** Oui, je viens de l'apercevoir.

**M. LeClair:** ... ainsi que M. Franklin et M. Masse.

**M. Benjamin:** Toujours la même bande!

**Des voix:** Oh, oh!

**M. LeClair:** M'accompagnent aujourd'hui M. Lawless, président de la compagnie, M. Franklin, vice-président exécutif et M. Masse, premier vice-président.

Je vous disais justement que c'est pour nous une occasion qui nous est donnée et dont nous voulons profiter. Comme nous l'avons toujours fait jusqu'à présent, nous allons tenter de répondre à toutes vos questions au mieux de nos possibilités.

*[Text]*

just a few points I would like to touch upon before we respond to your questions.

You have all had the opportunity to review our annual report. I know you are familiar with CN's financial results and expectations. However, some highlights bear mentioning at this point, just to place our coming discussion in context.

On the financial side, 1984 was a very good year for Canadian National. It was in fact the most successful year in the corporation's history in terms of income achieved. Net profit for the corporation as a whole reached \$242 million on revenues of more than \$5 billion, a 14% increase over the previous year. Actually, Mr. Chairman, it was more than that; it was closer to \$300 million, but because of the new rules of accounting and how you treat foreign exchange, \$60 million had to be put in reserve for that purpose. So our net income really understates the achievements of the company in 1984. As CN's governing legislation stipulates, we will be turning over 20% of that amount, \$48.4 million, to our shareholders as a dividend payment. And again, I would like to add that this is not the only payment we made to the shareholders; we also make a payment of approximately \$28 million in interest on the outstanding loan that was left with us after the 1978 recapitalization.

CN contributed more than \$340 million in taxes to the federal government and provincial and municipal governments across the country. Capital expenditures exceeded \$713 million, with \$375 million of that amount dedicated to expansion and upgrading of railway infrastructure in western Canada.

Railway operations in mainland Canada produced income of \$304 million, while non-transportation businesses showed a profit of approximately \$67 million.

Canadian National made equally significant gains in areas not strictly financial. We took advantage of our profitable position to make important strides in certain human resources areas and to continue the implementation of technological innovation so necessary to maintaining productivity growth. These achievements are detailed in the annual report and I will have more to say about some of them in a few moments. But first to bring the financial situation up to date, I would like to draw your attention to the results of the first quarter, which we released about a month ago.

The bottom line, a loss of \$23.6 million, was indeed a disappointment. It primarily reflected a downturn in Canadian industrial production which, of course, had an immediate effect on the demand for railway freight services. In fact, income from Canadian rail operations dropped to \$3 million compared with almost \$62 million in the first quarter of 1984, a \$60 million difference.

*[Translation]*

Ainsi, monsieur le président et distingués membres du Comité, voici quelques points particuliers que j'aimerais aborder avant de répondre à vos questions.

Vous avez tous eu l'occasion de lire et d'étudier notre rapport annuel. Vous connaissez fort bien, je le sais, les résultats financiers et les attentes du CN. Il y a cependant des faits saillants qui méritent une mention, de façon à bien situer l'échange de vues qui suivra.

Côté financier, 1984 a été une très bonne année pour le Canadien National. Qui plus est, elle a été la plus rentable de toute l'histoire de la société du point de vue du bénéfice réalisé. Notre bénéfice net s'est établi à 242 millions de dollars sur un chiffre d'affaires de plus de 5 milliards de dollars, soit une hausse de 14 p. 100 par rapport à l'année précédente. De fait, monsieur le président, ce chiffre est encore supérieur à ce que je viens de vous dire, approchant les 300 millions de dollars, mais en raison des nouvelles méthodes comptables et du mode de calcul du taux de change, nous avons dû mettre en réserve 60 millions de dollars à cette fin. Notre bénéfice net ne traduit donc pas entièrement le succès de notre compagnie en 1984. Comme le veut la loi qui nous régit, nous allons remettre 20 p. 100 de ce bénéfice, soit 48,4 millions de dollars, à titre de dividendes à notre actionnaire. J'aimerais encore une fois ajouter que ce n'est pas le seul versement que nous ayons fait à nos actionnaires, nous leur versons également environ 28 millions de dollars d'intérêt sur la dette exigible depuis le refinancement de 1978.

Le CN a payé plus de 340 millions de dollars en taxes aux gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux dans tous les pays. Nos immobilisations ont dépassé 713 millions de dollars, dont 375 millions de dollars sont allés à l'expansion et à l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire dans l'Ouest du Canada.

L'exploitation ferroviaire à l'intérieur du Canada a réalisé un profit de 304 millions de dollars, tandis que les secteurs hors transport font état d'un bénéfice de 67 millions de dollars environ.

Le Canadien National a réalisé d'autres gains importants dans des activités non essentiellement commerciales. Nous avons tiré profit de notre position avantageuse pour réaliser des progrès remarquables dans certains secteurs des ressources humaines, et pour poursuivre la mise en place de nouvelles technologies essentielles au maintien de la croissance de notre productivité. Ces réalisations sont expliquées dans le rapport annuel, et j'en dirai quelques mots tout à l'heure. Mais d'abord, pour vous tenir au courant de notre situation financière actuelle, j'aimerais attirer votre attention sur les résultats du premier trimestre tels que nous les avons publiés il y a environ un mois.

Le résultat net, une perte de 23,6 millions de dollars, a été effectivement décevant. Ce chiffre traduit un ralentissement de la production industrielle au Canada laquelle, naturellement, a immédiatement réduit la demande de services ferroviaires. De fait, le revenu de nos opérations ferroviaires au Canada a baissé à 3 millions de dollars contre près de 62 millions de dollars pendant le premier trimestre de 1984, soit une différence de 60 millions de dollars.

## [Texte]

The volume of railway traffic from the beginning of the year to the end of May has been almost 5% lower than in the same period of last year. Much of the reduction has taken place in important revenue-producing segments of the market, so the impact on earnings has been substantial. Grain is down 12%, resulting in a \$20 million drop in revenue from this traffic during the first quarter, compared with the first quarter of last year when CN was moving record volumes. Unfortunately, we do not expect traffic volumes to return to forecast levels in the short term and income projections for the year have been revised downwards from \$283 million to approximately \$145 million, that is, some 50% lower than expected.

Reduced traffic means lower equipment utilization and, as a result, less work for the people who maintain rolling stock. Consequently, we have had to respond by doubling the normal four-week summer close-down at the three main shops in Moncton, Montreal, and Winnipeg. The action will affect some 4,000 employees. But the impact on most of them will be relatively minimal, since job security arrangements and unemployment insurance will provide up to 80% of their normal wages. The one bright spot in the quarter's results was the performance of non-transportation activities, which are less sensitive to the economic climate. These businesses held their own during the period and produced income of \$5.6 million, down only marginally from \$5.8 million last year.

• 1125

The other major factor contributing to the loss was the unfavourable exchange rate on the Canadian dollar, which had the effect of increasing the cost of our borrowings on international money markets. This factor is, of course, quite beyond CN's control, but it is symptomatic of the corporation's vulnerability when it comes to raising the capital we need to maintain and expand plants and equipment.

This brings me to the issue we regard as the most urgent one facing the corporation today: how to go about financing the improvement and expansion of a number of nationally important services, notably railway capacity expansion in western Canada.

These capital needs are enormous. We have allocated more than \$800 million towards capital expenditures in 1985, and over the current five-year planning period, we will be spending a total of \$4.6 billion. Just over 30% of that, \$1.4 billion, will go towards western expansion. By the end of this year, we will have spent more than \$1 billion on this megaproject since it went into high gear in 1980.

However, enormous as they are, those projected sums are actually lower than the amounts we originally arrived at in the first casting of the 1985-89 corporate plan. Spending plans had to be revised downward to take into account the growing severity of the source of funds problem. As the economic

## [Traduction]

Le volume de trafic ferroviaire, du début de la présente année jusqu'à la fin de mai, est de près de 5 p. 100 inférieur à celui de la même période l'an dernier. La diminution s'est surtout fait sentir dans les secteurs les plus rentables du marché, de sorte que l'impact sur les recettes a été radical. Le trafic céréalier est en baisse de 12 p. 100, ce qui a entraîné une baisse de recettes de 20 millions de dollars pendant le premier trimestre, par rapport à la période correspondante de l'an dernier, moment où le CN acheminait des quantités sans précédent de céréales. Malheureusement, nous ne prévoyons pas que les volumes de trafic reviennent au niveau de nos prévisions à court terme, et nous anticipons pour l'année complète des bénéfices de 145 millions de dollars environ, soit 50 p. 100 de moins que ce que nous avions prévu.

Un trafic moins intense se traduit par une utilisation réduite de notre matériel et moins de travail pour les personnes chargées de l'entretien du matériel roulant. Par conséquent, nous avons dû réduire en prolongeant de quatre à huit semaines la période de fermeture de nos trois ateliers principaux à Moncton, Montréal et Winnipeg pour les vacances d'été. Cette décision atteint quelque 4,000 employés. Elle ne les touchera cependant pas de façon sérieuse, les dispositions de la sécurité d'emploi et de l'assurance-chômage leur permettant de toucher jusqu'à 80 p.100 de leur salaire normal. Côté positif, le rendement des activités hors transport au premier trimestre a été meilleur, car celles-ci ne sont pas tellement touchées par le climat économique actuel. Ces secteurs commerciaux font état d'un bénéfice de 5.6 millions de dollars, légèrement en baisse par rapport aux 5.8 millions de dollars enregistrés l'an dernier.

Un autre facteur important qui explique nos pertes a été le taux défavorable du change sur le dollars canadien, lequel a eu pour effet d'accroître le coût de nos emprunts sur les marchés internationaux de l'argent. Nous n'avons évidemment aucun contrôle sur cet élément qui illustre bien la vulnérabilité de notre entreprise lorsque vient le temps de lever les fonds nécessaires au maintien et à l'expansion de nos installations et de notre matériel.

Et cela m'amène à la question que nous considérons la plus urgente à laquelle doit aujourd'hui faire face notre entreprise, c'est-à-dire le financement des améliorations et de l'expansion de certains services d'importance nationale, en particulier l'expansion de la capacité ferroviaire dans l'Ouest du pays.

Ces besoins en immobilisations sont énormes. Nous avons prévu plus de 800 millions de dollars pour les dépenses en immobilisations en 1985, et nous y consacrerons un total de 4.6 milliards de dollars au cours de l'actuel plan quinquennal. Plus de 30 p. 100 du total, soit 1.4 milliard de dollars, iront à l'expansion dans l'Ouest. À la fin de cette année-ci, nous aurons dépensé plus d'un milliard de dollars pour ce mégaprojet depuis son démarrage en 1980.

Ces sommes, si importantes soient-elles, sont cependant moins élevées qu'on ne l'avait d'abord prévu dans l'élaboration première de notre plan d'entreprise 1985-1989. Nos projets de dépenses ont dû être révisés à la baisse pour tenir compte de la gravité du problème de financement, au moment précis où



*[Text]*

recovery began to falter, the outlook on interest rates became uncertain, and there appeared to be no solution to the problem posed by CN's lack of access to additional equity.

In the short term, we are adopting two approaches to managing this financial dilemma: one is continued discussion with our shareholders on the possibility of obtaining some form of equity; the other is renewed emphasis on productivity improvement to reduce costs in operation. In the meantime we remain optimistic that an appropriate and enduring solution will be found, one that will satisfy the priorities of both CN and its shareholders.

I would now like to say a few words about current organizational changes, the process that began six weeks ago with the appointment of Mr. Lawless as president and myself as chairman and chief executive officer. The process basically signifies a renewal and restating of the corporation's mandate to operate as a fully integrated transportation and communications company on a sound financial basis, with the flexibility to respond to commercial opportunities as well as to public service responsibilities. The new structure has the effect of streamlining reporting relationships and strengthening accountability throughout the organization in all areas of activity.

The appointment of a senior vice-president for western Canada reflects the growing importance of the western portion of railway operations in terms of its share of total workload, a share that is expected to rise to 70% within the next five years.

Quoique les Entreprises CN cessent d'exister de nom ou à titre d'unité administrative, leur contribution à la compagnie a été et continuera d'être un élément important de notre viabilité et de notre rentabilité, en termes généraux. C'est là un complément normal du secteur transport du CN qui résiste mieux aux changements cycliques de l'économie, servant ainsi à compenser les diminutions de recettes entraînées par une baisse de la demande pour des services de transport. Leur dossier de performance supérieure a aussi pour effet de fournir à l'entreprise les revenus dont elle a grand besoin—100 millions de dollars par an environ—de même qu'une capacité accrue d'emprunt.

Le président et moi-même sommes confiants que la nouvelle structure sied bien au CN d'aujourd'hui et nous permettra de concerner les énergies et les ressources de l'entreprise dans des secteurs où on en a le plus besoin.

Quelques mots maintenant des réalisations non financières auxquelles j'ai fait allusion plus tôt.

*[Translation]*

l'économie a commencé à se détériorer, où la perspective sur les taux d'intérêt s'est assombrie et où aucune solution ne semblait s'offrir aux problèmes de l'accès limité du CN à de nouveaux capitaux.

A court terme, nous gérons ce dilemme financier de deux façons; d'abord, nous avons des consultations constantes avec nos actionnaires sur la possibilité d'obtenir un certain capital-actions; puis, nous visons à améliorer notre productivité en réduisant nos frais généraux d'exploitation. Entre temps, notre optimisme nous laisse espérer qu'une solution appropriée et durable sera trouvée, une solution qui tiendra compte des priorités du CN et de celles de ses actionnaires.

J'aimerais maintenant vous dire quelques mots des changements survenus dans notre structure administrative, une action qui a commencé il y a six semaines lors de la nomination de M. Lawless à la présidence et la mienne au poste de président du conseil et de directeur général. Ce processus signifie en fait un renouvellement et une réaffirmation du mandat de l'entreprise, l'exploitation d'une compagnie intégrée de transport et de communications, selon des principes financiers sains, avec toute la souplesse nécessaire pour réagir aux occasions commerciales tout comme aux responsabilités dont nous devons nous acquitter dans l'intérêt public. Nos nouvelles structures ont pour effet de raffermir les rapports directs entre les diverses fonctions et d'insister sur l'imputabilité de toute notre organisation, dans tous les secteurs de son activité.

La nomination du premier vice-président pour l'Ouest canadien reflète bien l'importance grandissante de la partie occidentale de l'exploitation ferroviaire par rapport à la part totale qu'elle représente dans notre charge de travail, une proportion qui devrait grimper à 70 p. 100 d'ici les cinq prochaines années.

Although CN Enterprises ceases to exist as a name or an organizational unit, its contribution will continue to be an important element in over-all viability and profitability. They complement CN's transportation base and, in that they are more resilient to cyclical shifts in the economy, they serve to counterbalance any downturns in revenue brought about by a decline in demand for railway service. Their superior performance record also provides the corporation as a whole with much-needed cash—in the order of \$100 million each year—as well as enhanced borrowing capacity.

The president and I are both confident that the new structure is appropriate for CN today and will allow us to concentrate the corporation's energies and resources on areas where they are most needed.

Now, a few words about some of the non-financial accomplishments of the past year to which I alluded earlier.

• 1130

En tant que société de la Couronne, le CN a des responsabilités bien spéciales d'ordre social allant au-delà de son mandat de fonctionner sur une base commerciale et rentable. Ces obligations, théoriquement pas plus lourdes pour le CN

As a Crown corporation, CN has certain special responsibilities—social responsibilities, if you will—beyond its mandate to operate on a self-supporting, profitable basis. These obligations, while in theory no more pressing on CN



*[Texte]*

qu'elles le seraient dans des compagnies du secteur privé, exigent beaucoup de souplesse face à l'environnement économique et social et à l'impact que notre présence exerce sur cet environnement, côtés positif et négatif.

Au cours de 1984, nous avons pris trois importantes mesures pour nous mettre au rythme des changements d'ordre social.

L'une a été la formation d'un comité des questions sociales au sein du Conseil d'administration. Ce comité a pour responsabilité de voir à l'élaboration et à la mise en place de lignes de conduite sur des questions touchant les gens et les communautés.

Puis, nous avons lancé le programme Emploi-jeunesse dans le but d'alléger, dans une certaine mesure, le problème sérieux du chômage chez les jeunes du Canada. Le programme donnera de l'emploi à quelque 700 jeunes gens et jeunes filles et de l'expérience du travail, pour des périodes allant jusqu'à trois ans. Il a une durée de cinq ans et, qui plus est, il permettra à ces jeunes de devenir des membres permanents et productifs du monde du travail.

Depuis septembre, nous avons 120 jeunes contractuels qui remplissent divers postes à l'étendue du Canada. Le programme a fait ses preuves, et sa réussite est démontrée par l'intérêt manifesté par d'autres compagnies qui, comme le Canadien National, s'inquiètent de l'ampleur du problème et veulent tenter de lui trouver des solutions.

Troisièmement, le CN a inauguré son programme d'équité en matière d'emploi. Nous avons nommé en novembre un cadre supérieur que nous avons chargé de concevoir et de mettre en place des programmes destinés à faciliter l'embauche et l'avancement des femmes à tous les niveaux hiérarchiques de l'entreprise.

Nos efforts en vue d'établir un climat de chances égales sont en marche; nous avons reconnu les objectifs et les échéanciers des programmes et avons pris des mesures spéciales d'action positive. L'une de ces mesures prévoit la création de 68 bourses offertes à des femmes qui veulent faire carrière dans des postes qu'on appelle non traditionnels; une autre vise l'établissement de garderies pour les enfants d'employées.

Il est évident que le Canadien National a encore beaucoup à faire pour que les femmes soient bien représentées au sein de ses effectifs, mais je suis certain que des progrès substantiels seront réalisés d'ici la fin de la présente année.

Une autre source d'inquiétude pour la compagnie est celle des prestations de retraite. Nous recherchons des solutions qui permettront à nos retraités d'avoir les moyens de vivre dans le confort et la sérénité. Mais, comme c'est le cas d'autres engagements sociaux, la solution au problème peut se retrouver dans le succès que connaîtra la Société à afficher une performance financière adéquate tout en respectant ses obligations en matière de services aux Canadiens.

Monsieur le président, il nous fera grand plaisir de vous rencontrer de nouveau lorsque votre Comité se penchera sur le régime de retraite du CN. Dans l'intervalle, nous avons mis sur pied un comité de direction chargé d'étudier les aspects du

*[Traduction]*

than they would be on private sector companies, call for a high degree of sensitivity to the economic and social environment and the impact our operations have on that environment, both positive and negative.

During 1984, three important measures were initiated to deal with various aspects of adjustment to social change.

One was the formation of a social responsibility committee of the Board of Directors, with a mandate to oversee policy formulation and implementation on issues affecting people and communities.

The second was the introduction of a Youth Employment Program which has as its objectives the alleviation, in some measure, of the serious problem of unemployment among Canada's young people. The program will provide some 700 young men and women with jobs of up to three years' duration during its five-year term, and, perhaps more important, with the experience they need to become permanent and productive members of the workforce.

Since last September, the program has succeeded in that we now have 120 young people working for us under contract in a wide variety of positions across Canada. Another indication of its success is that it has elicited the interest of other major corporations which, like CN, are concerned about the magnitude of the problem and want to do something about it.

Third, CN embarked on an employment equity program which began with the appointment of a senior person last November to design and implement programs to facilitate the hiring and promotion of women at all levels of the corporation.

Efforts to instill a climate of equal opportunity are now underway, with the identification of goals and targets and the launching of special affirmative action measures. One of these measures is a series of 68 scholarships to be offered to women who want to pursue careers in so-called non-traditional jobs; another is the provision of day-care facilities for the children of female employees.

Admittedly, CN has a long way to go before women are adequately represented in its workforce, but I am certain that substantial progress will have been achieved before the end of this year.

Another area of concern for the corporation at this time is the question of pensions and what can be done to ensure that retired employees have the means to live in comfort and security. But, as is the case with other social commitments, resolution of the issue depends heavily on how well the corporation is able to perform financially while fulfilling its service obligations.

We look forward to meeting with you again when this committee conducts its review of CN's pension plan. In the meantime, we have created a management committee to look into controversial aspects of the plan and to report back to me before we are called to appear on the issue.

[Text]

régime qui font l'objet de controverses et de nous faire rapport de la situation.

Monsieur le président, nous nous ferons maintenant un plaisir de répondre à toutes vos questions, au meilleur de notre connaissance. Je vous remercie.

**The Chairman:** Thank you, Dr. LeClair. Without further ado, Mr. Ouellet.

**M. Ouellet:** Monsieur le président, je voudrais d'abord féliciter nos invités de ce matin pour l'excellente performance du Canadien National. J'ai écouté avec beaucoup d'attention les commentaires du Dr LeClair. Je ne peux faire autrement que me réjouir en ce qui concerne ce rapport d'activités du Canadien National pour l'exercice financier de 1984, qui a été l'une des meilleures années du Canadien National. Ceci est à l'honneur des dirigeants du Canadien National; ceci est à l'honneur des employés, des travailleurs de cette grande compagnie canadienne. Ceci justifie la confiance que le public met en une société de la Couronne canadienne qui peut exploiter une entreprise aussi bien que d'autres compagnies du secteur privé.

Le parti que je représente, le Parti libéral, a toujours cru dans une économie mixte, dans laquelle l'entreprise privée et l'État pouvaient jouer un rôle important. Nous croyons que le Canadien National a sa raison d'être depuis très longtemps et qu'il y a une tradition qui justifie pleinement l'existence de cette société de la Couronne.

• 1135

Ce qui m'inquiète, monsieur le président, ce sont certaines décisions qui ont été prises récemment par le nouveau gouvernement conservateur, décisions qui, à mon avis, peuvent mettre en péril la bonne gestion et les revenus de cette société de la Couronne.

Les premières questions que je voudrais poser à nos témoins ont trait à la décision de créer une société à part qui s'appelle CN Marine. Le président du Conseil et chef de la direction vient de nous faire un rapport sommaire des activités du CN. On se rend compte que les opérations de rail sont précaires. Si on se réfère aux états financiers des années précédentes, on voit que cette opération n'a pas toujours été profitable. Il y a à peine deux ans, le CN accusait un déficit assez important à ce chapitre. Les pronostics pour le premier trimestre de l'année 1985 prévoient justement certaines difficultés, et il n'est pas sûr que le CN pourra escompter des bénéfices importants dans ses opérations traditionnelles.

Par conséquent, il me semble fondamental que le CN puisse diversifier ses opérations, en particulier dans le domaine des Entreprises, dans le domaine connexe, pour pouvoir les rentabiliser et, le cas échéant, combler des déficits qui pourraient intervenir dans ses opérations de transport de rail ou de transport terrestre qui sont occasionnellement, sinon régulièrement, déficitaires.

Docteur LeClair, est-ce que la décision de créer l'entité séparée de CN Marine a fait l'objet de discussions avant d'être prise par le Conseil d'administration du CN?

[Translation]

Now, Mr. Chairman, we invite your questions. Thank you.

**Le président:** Merci, monsieur LeClair. Sans plus tarder, j'accorderai la parole à M. Ouellet.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, I would first of all like to congratulate our guests this morning for the excellent performance of Canadian National. I listened very carefully to Dr. LeClair's comments. I can only be happy about Canadian National's report for the fiscal year 1984, which has been one of Canadian National's best years. This is to the credit of the directors, the employees, and the workers of Canadian National. This justifies the confidence that the public places in this Crown corporation and demonstrates that a Crown corporation can direct a company as well as others in the private sector.

The party that I represent, the Liberal party, has always believed in a mixed economy in which both private and public companies can play a major role. We believe that Canadian National has justified its existence for a long time and that tradition bears this out.

What concerns me, Mr. Chairman, is that certain decisions have been made recently by the new Conservative government, and these decisions, in my opinion, may jeopardize the management and income of this Crown corporation.

The first questions that I would like to ask our witnesses have to do with the decision to create a separate company called CN Marine. The Chairman of the Board and the Executive Director have given us a brief report on CN activities. We notice that the rail operations are pretty shaky. If we refer to the financial statements of previous years, we see that this operation has not always been profitable. Barely two years ago, CN had a large deficit in this area. The estimates for the first quarter of 1985 forecast certain difficulties and it is not certain that CN can count on major profits from its traditional operations.

As a result, it seems important to me that CN be able to diversify its operations, and in particular its enterprises and related operations, in order to make them profitable and, if necessary, meet any deficits that might occur in rail or land transportation which are sometimes, if not always, run at a loss.

Dr. LeClair, was the CN Board of Directors consulted before the decision was made to create a separate body called CN Marine?

[Texte]

**M. LeClair:** Monsieur le président, la réponse courte et brève doit être: non.

**M. Ouellet:** Monsieur le président, on constate qu'en 1982, CN Marine a réalisé des bénéfices de quelque 16.5 millions de dollars, en 1983, de près de 20 millions de dollars et, en 1984, de quelque 22 millions de dollars. Quel est l'impact de cette perte de revenus pour le Canadien National?

**M. LeClair:** Monsieur le président, l'impact est important. Cette perte de revenus est une chose que nous n'avions pas planifiée. Par ailleurs, il faudrait mentionner que traditionnellement, tous les avoirs qui nous provenaient de CN Marine étaient réinvestis dans CN Marine. Évidemment, cela augmentait nos capitaux propres. Nos capitaux propres étant augmentés, cela nous permettait d'emprunter l'équivalent sans pour autant toucher notre ratio dettes-capitaux propres.

Évidemment, l'ennui en ce qui concerne la séparation de CN Marine, c'est l'impact que cela aura sur notre ratio dettes-capitaux propres et notre capacité d'emprunter des sommes très considérables sur les marchés privés sans diminution de nos cotes et, conséquemment, sans augmentation du taux d'intérêt.

**M. Ouellet:** Une autre question, monsieur le président. Docteur LeClair, à la page 7 de votre texte français, vous dites ceci:

Quoique les Entreprises CN cessent d'exister de nom ou à titre d'unité administrative, leur contribution à la compagnie a été et continuera d'être un élément important...

• 1140

Qu'est-ce que cela veut dire, «les entreprises CN cessent d'exister de nom»?

**M. LeClair:** C'est exactement cela. Le nom «Entreprises CN» ne fera plus partie de notre vocabulaire. Cinq entreprises importantes faisaient partie de ce groupe-là: le camionnage, les communications, l'immobilier, l'huile et le gaz, et les hôtels.

Le camionnage est maintenant davantage de la responsabilité du groupe du transport. Les quatre autres domaines, soit les télécommunications, les immeubles, l'huile et le gaz et les hôtels, sont toujours de la responsabilité de M. Franklin, comme c'était le cas lorsqu'il était président des Entreprises. Ils ne sont plus regroupés sous le vocable «Entreprises CN», mais ils vont continuer d'exister, autant qu'on le sache, sans que cela affecte notre capacité d'en tirer le maximum de rendement. Comme vous le savez, monsieur le président, les Entreprises ont toujours contribué au rail. Les revenus sont moins cycliques. On verse tous les ans l'excédent de revenus du côté du rail. Cela nous permet également d'emprunter davantage.

Donc, au point de vue de la rentabilité générale de la Société, il est très important que nous continuions à oeuvrer dans ces quatre secteurs-là.

**M. Ouellet:** Monsieur le président, je suis très heureux que notre invité d'aujourd'hui nous tienne ces propos, parce que je crois que si le CN est aussi important qu'il l'est aujourd'hui, c'est parce que des administrations gouvernementales précé-

[Traduction]

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, the answer is short and simple: no.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, I notice that, in 1982, CN Marine realized a profit of about \$16.5 million; in 1983 of almost \$20 million and, in 1984, around \$22 million. What is the effect of this loss of revenue on Canadian National?

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, this has had a major impact. This loss of revenue was something we had not planned. Moreover, I should mention that traditionally, the profits that came from CN Marine were reinvested in CN Marine. Obviously, this increased our equity. Since our equity was increased, we were able to borrow the equivalent without affecting our own debt-equity ratio.

The difficulty now that CN Marine has been separated is that this will have an effect on our own debt-equity ratio and on our ability to borrow very large sums of money on the private market without decreasing our rating and thus without increasing the rate of interest.

**Mr. Ouellet:** I have another question, Mr. Chairman. Dr. LeClair, on page 6 of the English text, you state the following:

Although CN Enterprises ceases to exist as a name or an organizational unit, its contribution will continue to be an important element...

What does that mean, "CN Enterprises ceases to exist as a name"?

**Dr. LeClair:** Exactly that. The name "CN Enterprises" will no longer be part of our vocabulary. Five important enterprises were part of this group: trucking, communications, real estate, oil and gas, and hotels.

Trucking is now basically the responsibility of the transport group. The four other fields, namely telecommunications, real estate, oil and gas and hotels, are still the responsibility of Mr. Franklin, as was the case when he was chairman of the Enterprises. They are no longer grouped under the name "CN Enterprises", but they will continue to exist, as far as we know, without affecting our ability to draw the maximum return. As you know, Mr. Chairman, the Enterprises always contributed to the rail side. The income is less cyclical. Every year the excess income is given to the rail side. This also enables us to borrow more.

Therefore, from a profit point of view, it is very important that we continue to operate in these four sectors.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, I am very happy that our guest today has said this, because I believe that if CN is as important as it is today, it is because the previous administration allowed it to diversify. I hope that the Minister of Transport



## [Text]

dentes lui ont permis de se diversifier. J'espère que le ministre des Transports lira attentivement la transcription de ce témoignage et en prendra bonne note. Il me semble absolument essentiel que les revenus générés par ces différentes entreprises du CN soient conservés et appuyés par l'administration gouvernementale actuelle. Sinon, le CN n'aura pas l'avenir brillant qu'on espère pour lui.

Je voudrais passer aux relations entre le CN et la compagnie VIA Rail. Est-ce que nos témoins pourraient me renseigner sur l'état actuel des ententes conclues entre VIA Rail et le CN quant à l'entretien du matériel roulant de la compagnie VIA Rail? Deuxièmement, quant aux centres d'entretien, celui qui est déjà construit à Toronto ou ceux qui pourraient éventuellement être construits ailleurs, j'aimerais savoir où en est le dossier entre CN et VIA Rail.

**M. LeClair:** Monsieur le président, le député comprendra que ces négociations sont en cours. Nous allons essayer autant que possible, par l'entremise de M. Lawless qui est responsable de ces négociations, de vous mettre au courant de ce qui se passe. Mais n'oubliez pas qu'à l'heure actuelle, certaines de ces négociations se poursuivent et ne sont pas complètement terminées.

Monsieur Lawless.

**Mr. R. F. Lawless (President, Canadian National Railways):** Mr. Ouellet, the state of the agreements at the moment is that we have agreed in principle that we will transfer the manpower, the facilities and the equipment for those maintenance activities that VIA Rail have indicated they wish to perform themselves.

• 1145

This comes about as a result of the introduction of the new LRC equipment, and properly to maintain that equipment they have undertaken a new maintenance facility in Toronto which will be staffed by former CN employees who will become VIA employees. That process will take place progressively across the country as VIA determine which maintenance centres they want and how they want to man them. At the moment the agreement has just been made in principle, and that is on what basis the employees will transfer and the basis on which the equipment will transfer and the facilities.

**Mr. Ouellet:** Thank you, Mr. Lawless. Incidentally, I want to congratulate you on your appointment and to wish you well in your new responsibilities.

**Mr. Lawless:** Thank you.

**Mr. Ouellet:** We were told by ...

**The Chairman:** It was one of the decisions that was not so bad? You made some reference earlier ...

**Mr. Ouellet:** VIA told this committee not long ago that they have high hopes to save a lot of money in the process of consolidating their own operations, and indeed service their equipment themselves.

I would like to get on the record the views of CN in this regard. The feeling has been that CN is very *vilain* and is

## [Translation]

will read this testimony carefully and make note of it. It seems to me absolutely essential that the revenue generated by these different enterprises should be kept and supported by the current government. If not, CN's future will not be as brilliant as one could have hoped.

I would now like to turn to CN-VIA Rail relations. Can you fill me in on the current situation with respect to agreements between VIA Rail and CN for maintaining VIA Rail's moving equipment? Secondly, I would like to know what arrangements have been made between CN and VIA Rail with respect to the maintenance centres, either the one that has already been constructed in Toronto or those that may be constructed elsewhere.

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, the member will understand that these negotiations are under way. We will ask Mr. Lawless, who is responsible for these negotiations, to inform you of what is going on, as far as possible. But do not forget that at the present time some of these negotiations are under way and are not finalized.

Mr. Lawless.

**M. R.F. Lawless (président, Canadien National):** Monsieur Ouellet, nous avons accepté en principe de transférer la main-d'œuvre, les installations et le matériel nécessaires aux activités d'entretien dont la compagnie VIA Rail veut se charger.

Cela fait suite à la mise en service du nouvel équipement LRC et, afin de bien entretenir cet équipement, on va utiliser de nouvelles installations d'entretien à Toronto, où travailleront d'anciens employés du CN qui deviendront des employés de VIA. Le transfert se fera progressivement dans tout le pays, au fur et à mesure que VIA décidera quels ateliers d'entretien elle veut et combien d'employés elle veut. Pour l'instant, il s'agit uniquement d'une entente de principes fondée sur les modalités du transfert des employés, de l'équipement et des installations.

**M. Ouellet:** Merci, monsieur Lawless. En passant, permettez-moi de vous féliciter de votre nomination et de vous souhaiter bonne chance dans vos nouvelles responsabilités.

**M. Lawless:** Merci.

**M. Ouellet:** On nous a dit ...

**Le président:** Cette décision n'est pas trop mauvaise? Vous avez parlé plus tôt ...

**M. Ouellet:** Les représentants de VIA ont dit à notre Comité, il n'y a pas très longtemps, qu'ils avaient grand espoir de réaliser de fortes économies en consolidant leurs propres activités et, en fait, en entretenant eux-mêmes leur équipement.

J'aimerais que soient consignées au compte rendu les opinions du CN à ce sujet. On a eu l'impression que le CN est



## [Texte]

asking a lot of money, undue costing for the operations. I would like to know, first, your side of the coin in this regard and, second, how much you expect to lose in terms of revenue that you were making by servicing VIA Rail?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, I would like to start a preliminary answer to this and will let Mr. Lawless perhaps get involved in more of the details.

How much VIA intends to save by the transfer obviously is up to VIA to evaluate. We know what the costs are to us. This has been based, as you know, on R-6313 for many, many years. It is a costing order; there is no element of profit in this.

Perhaps I will say very publicly that we regret not having taken a greater part in public in that debate over the last few years. We have taken the high road in not trying to answer too often the criticism that we were charging too much, that we were making loads of profit and so forth. That obviously was not and is not our intention. We felt that we would be covering our costs, but the future will prove whether or not this is a positive move.

There is just one thing I would like to add, which is often forgotten. In the equation as to the savings that will accrue from the new facilities, one ought—if you look at the nation as a whole, not the company who gets the grant—to look at the cost of money. There is a cost to that money. If \$350 million is transferred to a company, then the government pays interest on this at today's interest rates, 11% or 12%. I think that ought to be taken into consideration when you look at the savings. In the fairness of a public debate which looks at all the facts that would be a plea that we enter. The rest obviously is VIA's decision; they are masters in their own house, and if they feel that this will make a decent, reasonable decrease in their costs we just wish them luck.

**Mr. Lawless:** Thank you. The chairman has rightfully indicated that CN and, indeed, CP, have been operating under a costing order called R-6313. This is a CTC costing order, which is designed basically to collect subsidies. And under that order, there are very strict clauses that allow you to determine what your costs are and charge them. And of course, these are audited and checked every year by the CTC, after the fact.

With respect to the revenues and the amount of difference that might accrue, I would offer this comment: Canadian National's charges, for the last two or three years—and I would say 1984 was no exception—to VIA were in the neighbourhood of \$350 million. The changes that will take place—we are not talking about savings, we are talking about a difference in costs. I think there is quite a distinction between a saving and a difference in cost. VIA will now have

## [Traduction]

très vilain, demande beaucoup d'argent et demande trop cher pour ses services. J'aimerais savoir, tout d'abord, quelle est votre version de l'histoire et, deuxièmement, combien vous prévoyez perdre sur les revenus que vous tirez actuellement des services d'entretien que vous offrez à VIA Rail?

**M. LeClair:** Monsieur le président, j'aimerais commencer par répondre et, ensuite, je laisserai M. Lawless donner peut-être plus de détails.

Combien VIA pense économiser grâce au transfert, manifestement, il revient à VIA de l'évaluer. Nous savons quels sont nos coûts. Ceux-ci reposent, comme vous le savez, sur le décret R-6313 depuis de très nombreuses années. Il s'agit d'un décret de fixation des coûts; il n'y a aucun bénéfice d'inclus.

Je devrais peut-être vous dire, publiquement, que nous regrettons de ne pas avoir participé dans une plus grande mesure, publiquement, au débat qui fait rage sur cette question depuis ces quelques dernières années. Nous avons choisi la discrétion en ne tentant pas de répondre très souvent aux critiques selon lesquelles nous demandions trop cher, nous réalisions d'énormes bénéfices, etc. Manifestement, notre intention n'était et n'est pas de profiter de la situation. Nous estimons que nous devons recouvrer nos coûts, mais l'avenir démontrera s'il s'agit ou non d'une amélioration.

Il y a une chose que j'aimerais ajouter, qu'il ne faudrait pas oublier. Lorsque l'on calcule les économies réalisées grâce aux nouvelles installations, il faudrait—si on regarde la nation dans son ensemble et non pas simplement du point de vue de l'entreprise qui reçoit la subvention—tenir compte du coût de l'argent. Car cet argent coûte quelque chose. Si l'on remet 350 millions de dollars à une entreprise, le gouvernement devra verser des intérêts au taux d'intérêt actuel, soit 11 ou 12 p. 100. Je crois qu'on doit en tenir compte dans le calcul des économies réalisées. Afin de promouvoir un débat public dans un esprit de justice, nous vous supplions de tenir compte de ces éléments. Le reste, manifestement, relève de VIA; cette société est maître chez elle et, si elle estime qu'elle peut ainsi réaliser une diminution décente et raisonnable de ses frais, nous lui souhaitons bonne chance.

• 1150

**M. Lawless:** Merci. Notre président a, à jute titre, mentionné que le CN et aussi le CP doivent appliquer un décret de fixation des coûts appelé R-6313. C'est un décret de la Commission canadienne des transports, conçu essentiellement afin de percevoir les subventions. Aux termes de ce décret, il faut appliquer des dispositions très strictes dans le calcul de vos coûts et la facturation. Évidemment, la Commission canadienne des transports vérifie et comptabilise ces calculs après coup tous les ans.

En ce qui concerne les revenus et la différence que cela fera, j'aimerais dire ceci. Le Canadien National, au cours des deux ou trois dernières années—et je dirais que 1984 ne fait pas exception—a imputé environ 350 millions de dollars de frais à VIA. Les modifications qu'on va apporter—il ne s'agit pas d'économie, il s'agit d'une différence au niveau des coûts. Je crois qu'il y a une distinction considérable à faire entre une économie et une différence de coûts. VIA va maintenant devoir

**[Text]**

those as direct costs. There will be no indirect costs, which are allowed to come back to VIA through the costing order. There probably will be quite a difference in costs on the basis that . . .

First of all, we mentioned the new facility in Toronto. It is an up to date, modern facility. They will be maintaining new equipment, as opposed to the 25- and 30-year-old equipment that CN has been operating on VIA's behalf, and repairing on VIA's behalf, over the years. So it will be quite a period of time before you are able to assess any difference in costs for operating passenger services under the CNCP regime versus the new VIA regime.

**The Chairman:** We are already four minutes over in this first round. We have a lot of members sitting around. Unless the question is really germane—it is going to be a yes or no answer. Otherwise, we are going to go over.

**Mr. Ouellet:** I will try to make it as quick and as simple as possible. It has to do with the employees. You said that CN employees . . .

**The Chairman:** No, no, I thought it was going to be on the costing order.

**Mr. Ouellet:** I will come back on that.

**The Chairman:** Yes. I am sure there are going to be questions about the employees. That is another area that is obviously of interest to this committee. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I think opposition members are more versed in getting their names before the chairman than government members. So they had better indicate when they want to ask questions. I have Messrs. Benjamin, Belsher, Crofton, Baker, Cochrane, Blaikie, Gray and Angus, in that order, at the moment. But let us just keep going.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman. I listened with interest to Dr. LeClair's problems about equity capital, which reminds me that the other day I asked the Minister about the overpayment to CN in 1979-80 of \$46. million. The Auditor General raised hell about that. It was to be repaid. The Minister suggested that you might not be in a position to return these funds at the present time.

I would like to know two things: What is your plan for repayment of that overpayment? Will you be required to pay interest on it? Actually, it is a triple-barrelled question. The overpayment does not exist clearly on your financial statements or in the accompanying notes on your long-term debt. Why is the overpayment considered a long-term debt, if this is something to be repaid shortly?

My final question on this item is: Have you considered or have you had any discussions with the Minister, or with the government, with a view to, rather than paying it back, their allowing you to keep it? This would be in exchange for an increase in equity shares. It would then be considered part of the equity that you require for the next year or two.

**[Translation]**

déboursier des coûts directs. Il n'y aura plus de coûts indirects que VIA pourrait recouvrer grâce au décret de fixation des coûts. Il y aura probablement une grande différence dans les coûts, parce que . . .

Tout d'abord, nous avons déjà parlé des nouvelles installations à Toronto. Il s'agit d'installations modernes, à la fine pointe de la technique. Il va falloir entretenir un nouvel équipement plutôt que l'équipement désuet de 25 et 30 ans que le CN exploitait et réparait pour le compte de VIA depuis des années. Il faudra donc une période assez longue avant de pouvoir évaluer la différence de coûts entre le régime CNCP et le nouveau régime VIA, au niveau des services voyageurs.

**Le président:** Nous avons déjà dépassé de quatre minutes le temps alloué au premier tour. Il y a beaucoup de députés autour de la table. À moins que la question ne soit vraiment pertinente—il faudra répondre par oui ou par non. Sinon, nous allons dépasser le temps prévu.

**M. Ouellet:** Je vais essayer de faire aussi vite que possible. J'ai une question sur les employés. Vous avez dit que les employés du CN . . .

**Le président:** Non, non, je croyais que vous alliez parler du décret de fixation des coûts.

**M. Ouellet:** J'y reviendrai.

**Le président:** Oui. Je suis persuadé qu'il y aura des questions sur les employés. C'est manifestement un autre domaine qui intéresse notre Comité. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Je crois que les députés de l'opposition sont plus aptes à faire inscrire leur nom que les députés du gouvernement. Ces derniers feraient bien de me dire quand ils veulent poser des questions. J'ai sur ma liste MM Benjamin, Belsher, Crofton, Baker, Cochrane, Blaikie, Gray et Angus, dans cet ordre pour l'instant. Mais continuons.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'ai écouté avec intérêt les problèmes que M. LeClair mentionnait au sujet des capitaux propres, ce qui me rappelle que l'autre jour, j'ai demandé au Ministre ce qu'on avait fait suite aux 46 millions de dollars versés en trop au CN en 1979-1980. Le Vérificateur général avait poussé les hauts cris. On devait rembourser cette somme. Le Ministre a laissé entendre que vous ne seriez peut-être pas en mesure de rembourser cet argent à l'heure actuelle.

J'aimerais savoir deux choses: quels sont vos projets de remboursement? Allez-vous devoir verser des intérêts sur le versement en trop? Ensuite, c'est une question à trois volets. Ce versement ne figure pas clairement dans vos bilans financiers ni dans les notes d'accompagnement relatives à votre dette à long terme. Pourquoi considérez-vous que ce versement est une dette à long terme s'il s'agit d'une dette qui doit être remboursée bientôt?

Ma dernière question sur ce sujet: avez-vous envisagé ou avez-vous discuté avec le Ministre, ou avec le gouvernement, la possibilité plutôt que de rembourser cet argent, qu'on vous permette de le garder? En échange par exemple d'une augmentation du nombre d'actions. Ainsi cette somme serait

## [Texte]

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, in order to answer the hon. member's question properly, I have to spend 30 seconds to discuss what this so-called double payment is all about. We have never agreed that this was a double payment.

• 1155

It is based on the interpretation of the 1977-78 recap legislation. We appeared in front of the Public Accounts committee on this. At that time we thought the recommendation of the Public Accounts committee was to make sure this never happened in the future, not so much to ask CN to repay it. Based on this, we had an agreement with the former Minister of Transport in writing where this would be converted to equity. In return, we gave up on the rest of the \$150 million—because it was not only \$46 million that they owed us; they owed us close to \$150 million that the CTC did not pay us. They said you have already had the \$150 million that CN is claiming. The CTC said they were not going to pay the rest, the \$104 million in this instance, and furthermore that they should get back the \$46 million.

It was based on an interpretation as to what the philosophy of the recap was all about, as to whether it was to clean the books or whether it was at that time to help CN. Under the interpretation that is now being accepted, the one the Auditor General was giving, we could claim an additional \$177 million, if you go that route, that philosophy, that was not paid to us by the CTC. We had renounced that when we had the agreement with the Minister at the time. At the time, we put in our annual report how this was to be handled.

Now, because of the pressure of the Auditor General, the rules have changed. What we said in our annual report, I think it was two years ago, no longer holds. We now will have to repay this. The plan is that we will repay this in the fiscal year 1985-86 of the federal government. In other words, we have until March 31, 1986 to repay this.

The second part of your question was will we be paying interest. I hope not, and we do not intend to, because we do not even agree that we owe that money. We have not heard that interest would be accrued, because this would have to go back since the original payments. It might even double that amount—which we cannot afford, by the way.

Finally, it has always been our contention that rather than us asking that this, which is questionable, be paid in cash, it be paid in equity. I think it is fair to say that the present government has acknowledged that is a possibility. The Minister of Finance, in his November statement, when he announced that this would have to be repaid as part of the fiscal measures at that time, did say that CN would not be penalized. The interpretation we have had ever since was that somehow a way

## [Traduction]

réputée faire partie des capitaux propres dont vous avez besoin pour la ou les deux prochaines années.

**M. LeClair:** Monsieur le président, afin de bien répondre à la question de l'honorable député, il me faut consacrer trente secondes à expliquer en quoi consiste ce soi-disant double versement. Nous n'avons jamais reconnu qu'il s'agissait d'un double versement.

Le tout est fondé sur l'interprétation de la loi sur le refinancement de 1977-1978. Nous avons comparu devant le Comité des comptes publics à ce sujet. À l'époque, nous pensions que la recommandation du Comité des comptes publics visait à faire en sorte que cela ne se reproduise jamais, et non pas à demander au CN de rembourser. Nous fondant sur cette interprétation, nous avons conclu avec l'ancien ministre des Transports, une entente écrite prévoyant la conversion de cette dette en capitaux propres. En retour, nous avons cédé ce qui restait des 150 millions de dollars—car le gouvernement ne nous devait pas uniquement 46 millions de dollars; il nous devait près de 150 millions de dollars que la CCT ne nous avait pas versés. Ils nous ont dit que nous avions déjà eu les 150 millions de dollars que nous demandions. La CCT s'est refusée à nous verser le reste, les 104 millions de dollars restants en l'occurrence, et a en outre déclaré qu'elle devrait se faire rembourser les 46 millions de dollars.

Tout reposait donc sur l'interprétation de la philosophie de la loi sur le refinancement; s'agissait-il d'assainir les livres ou s'agissait-il à l'époque d'aider le CN. Selon l'interprétation maintenant acceptée, celle donnée par le Vérificateur général, nous pourrions exiger 177 millions de dollars de plus, les sommes que ne nous a pas versées la CCT. Nous avions renoncé à ce remboursement selon l'entente que nous avions conclue avec le ministre à l'époque. Nous avions inclus dans notre rapport annuel les modalités de cette entente.

Maintenant, à cause des pressions exercées par le Vérificateur général, les règles ont changé. Ce que nous avons dit dans notre rapport annuel, je crois il y a deux ans, n'est plus vrai. Il va maintenant nous falloir rembourser cette somme. Nous envisageons de rembourser le gouvernement fédéral au cours de l'exercice 1985-1986. En d'autres termes, nous avons jusqu'au 31 mars 1986 pour rembourser.

La deuxième partie de votre question portait sur les intérêts à verser. J'espère bien que non, ce n'est pas notre intention, car nous n'avons jamais reconnu devoir cet argent. Nous n'avons pas entendu parler d'intérêts à rembourser, car, dans un tel cas, il nous faudrait remonter jusqu'aux versements originaux. Cela pourrait même doubler la somme—ce que nous ne pouvons pas nous permettre, en passant.

Enfin, nous avons toujours prétendu que plutôt que de rembourser en espèces, ce qui est contestable, nous pourrions offrir des actions. Je crois qu'il est juste de dire que le gouvernement actuel a reconnu que c'était une possibilité. Le ministre des Finances, dans sa déclaration du mois de novembre, alors qu'il annonçait que la somme serait remboursée dans le cadre des mesures fiscales annoncées, a précisé que le CN ne serait pas pénalisé. On nous a depuis dit que, d'une façon ou



[Text]

would be found for this to have a quid pro quo in terms of equity infusion, which we need very badly.

Mr. Chairman, there might be quite a few questions on the financial situation. Our only objective in 1985 is to save our legal-for-life status. For this, we have to show at least \$100 million profit; otherwise, we will lose our ability to borrow on the Canadian market. Since we do not borrow on the American market any more—we only try now to borrow in Canadian dollars—and since we need to borrow more than \$500 million, closer to \$600 million this year, \$700 million over the next 12 to 14 months, we have to preserve at least \$100 million profit. This is what we are trying to do, for example, in the payment of \$46 million in March of 1986 rather than in 1985. I think the Minister of Transport has agreed to that, but we are still discussing the notion of a payment or a quid pro quo in equity.

**Mr. Benjamin:** I take it the money has been spent, or else you would have sent it back.

**Mr. LeClair:** Oh yes, a long time ago.

**Mr. Benjamin:** Then it seems to me it would make sense for the government to say that you can keep the money and take \$46.8 million more in equity—not keep the money, you just do not have to pay it back, because the money is already spent. It means you have to find another \$46.8 million somewhere.

**Mr. LeClair:** We have to borrow another \$46.8 million.

**Mr. Benjamin:** Yes. On this matter of equity, your application is before the CRTC for CNCP Telecommunications to get into the telephone business in British Columbia and—where else?

**Mr. Robert Franklin (Executive Vice-President, Canadian National Railways):** Ontario and Quebec.

**Mr. Benjamin:** Ontario, Quebec, and B.C. I presume your long-range plans would be that you would eventually be into the other provinces.

• 1200

On the assumption that the CRTC approved your application, how much equity or investment capital would CN have to put up as its share to get into that size of an operation?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Bob Franklin to answer that question, if I may.

**Mr. Franklin:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Benjamin:** What would the total be, and over what period of years would you phase it in?

**Mr. Franklin:** I do not have the exact number in my head, but it is a substantial amount of money. It would be phased in over about a 10-year period. It would be shared, of course, with our other partner, Canadian Pacific, in CNCP Telecommunications, so we would bear about half of it. I would be

[Translation]

d'une autre, on trouverait un moyen de compenser ce remboursement par une injection de capitaux, ce dont nous avons grandement besoin.

Monsieur le président, il pourrait y avoir plusieurs questions sur la situation financière. Le seul objectif que nous ayons en 1985, c'est de sauver notre peau. C'est-à-dire qu'il nous faut réaliser au moins 100 millions de dollars de bénéfices; sinon, nous allons perdre notre capacité d'emprunter sur le marché canadien. Puisque nous n'empruntons plus sur le marché américain—nous essayons maintenant de n'emprunter que des dollars canadiens—et puisqu'il nous faut emprunter plus de 500 millions de dollars, presque 600 millions de dollars cette année, 700 millions au cours des 12 à 14 prochains mois, il nous faut au moins réaliser des bénéfices de 100 millions de dollars. C'est ce que nous tenterons de faire, par exemple, en reportant le remboursement de 46 millions de dollars au mois de mars 1986 plutôt que 1985. Je crois que le ministre des Transports en a convenu, mais il nous reste toujours à discuter du remboursement en espèces ou en actions.

**M. Benjamin:** J'en conclus que vous avez dépensé l'argent, sinon vous l'auriez remboursé.

**M. LeClair:** Oui, il y a longtemps.

**M. Benjamin:** Dans ce cas, il me semble raisonnable que le gouvernement vous dise que vous pouvez garder l'argent et prendre 46.8 millions de dollars en actions—pas en fait garder l'argent, mais que vous n'avez pas à le rembourser, puisque vous l'avez déjà dépensé. Cela signifie qu'il vous faut trouver 46.8 millions de dollars ailleurs.

**M. LeClair:** Il nous faut emprunter encore 46.8 millions de dollars.

**M. Benjamin:** Oui. Puisque nous parlons de capital, vous avez présenté une demande au CRTC afin que CNCP Télécommunications puisse se lancer dans le secteur des téléphones en Colombie-Britannique—et où encore?

**M. Robert Franklin (vice-président exécutif, Chemins de fer canadiens nationaux):** En Ontario et au Québec.

**M. Benjamin:** En Ontario, au Québec et en Colombie-Britannique. Je présume que vos plans à long terme prévoient également les autres provinces.

Si votre demande était agréée par le CRTC, combien de capitaux propres le CN devrait-il investir pour participer à une entreprise de cette taille?

**M. LeClair:** Si vous le permettez, monsieur le président, je vais demander à M. Bob Franklin de répondre à cette question.

**M. Franklin:** Je vous remercie, monsieur le président.

**M. Benjamin:** Quel serait le total, et sur combien d'années se ferait cette capitalisation?

**M. Franklin:** Je n'ai pas les chiffres en tête, mais il s'agit d'une somme considérable, à verser sur une dizaine d'années. Le coût serait partagé, bien entendu, avec le Canadien Pacifique, notre associé dans Télécommunications CNCP, de sorte que nous aurions à verser environ la moitié. Je ne me



[Texte]

guessing, but I would say it would probably be in the order of \$60 million to \$100 million. It is a lot of money.

**Mr. Benjamin:** CN's share, or the total?

**Mr. Franklin:** I would think that our share would probably be in the order of \$50 million or \$60 million, at least. Of course, it is a regulated industry, and the return on that would be a regulated return of something around, at the moment, I guess, 14%. It would be a good investment for CN, even though it is a sizeable investment, and I think it would enhance our financial position and therefore our borrowing capacity in the end.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, on the tough situation CN is in, in terms of getting sufficient equity capital to put into capital improvements, I have had scores of letters, and I suspect my colleagues have too, from people not only in my province, but other parts of Canada, opposing CNCP getting into the telephone business. And of course it is particularly worrisome in the three Prairie provinces with publicly owned telephone systems. We have the lowest rental rates, I suppose, of any part of the country, and CN and CP coming in and taking gravy off the top on long distance charges means higher rental rates for everybody.

If you are so desperately short of equity capital for investment in expansion of your rail plant, and other parts of your rail operations and marine, why in hell are you getting into the telephone business? You are a railway company, not a telephone company. We are getting probably the best telephone service of any country in the world, and in spite of my problems with Bell, it still ranks number one in the world in telephone service. We need another telephone company like a hole in the head. Why do you not take that \$50 million to \$60 million that you would put into this nonsense and put it into where you are supposed to be: operating a transportation system, not a telephone system. You took down all your telegraph wires. You have not too large an operation in Telex, so you are not really in the communications business anymore to the extent you used to be.

It seems to me your priorities should be on your rail system, your marine system, and other parts of your transportation operations. Why will you not just sit down with CP and say, look, we are not going in with this? And there is \$50 million or \$60 million you can use for the purposes you are set up to operate on.

**Some hon. members:** Hear, hear.

**The Chairman:** I must say that is very unprecedented applause.

**Mr. Baker:** Mr. Chairman, on a point of order. The only telephone company I have in my riding is CN.

**The Chairman:** Yes. I notice you did not applaud, Mr. Baker.

[Traduction]

souviens pas au juste de la somme, mais elle est très élevée, de l'ordre de 60 à 100 millions de dollars.

**M. Benjamin:** Représentant la part du CN, ou le total?

**M. Franklin:** Je crois que notre part sera de 50 à 60 millions de dollars au minimum. Il s'agit, bien entendu, d'une entreprise réglementée et nos recettes ainsi réglementées seraient de l'ordre, je crois, de 14 p. 100. C'est un investissement intéressant pour le CN, bien qu'il soit considérable, mais je crois qu'il renforcerait notre position financière et, à terme, notre capacité d'emprunt.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'ai reçu des dizaines de lettres à propos de la situation financière difficile dans laquelle se trouve le CN et sur son manque de capitaux pour assurer son expansion. Mes collègues, je crois, ont également dû recevoir des lettres de ce genre de personnes habitant non seulement dans ma province, mais dans d'autres parties du Canada, qui s'opposent à l'entrée de CNCP dans le secteur des téléphones. La question est particulièrement inquiétante dans les trois provinces des Prairies, dont les réseaux téléphoniques appartiennent à la province. Nos tarifs sont les plus bas du pays, et voici que le CN et le CP s'amènent pour «écramer» les tarifs interurbains, ce qui va faire augmenter les frais d'abonnement pour tous.

Puisque vous êtes si désespérément à la recherche de capitaux à investir pour améliorer vos liaisons ferroviaires et d'autres aspects du transport par chemin de fer et par bateau, qu'est-ce qui diable peut bien vous amener à vous mêler de téléphones? Vous êtes une compagnie des chemins de fer, non une compagnie de téléphones. Notre système téléphonique est insurpassable, c'est le meilleur du monde et, malgré mes démêlés avec Bell, je dois admettre que son service téléphonique l'emporte celui de tous les autres pays. Pourquoi avons-nous besoin d'un autre? Pourquoi n'utilisez-vous pas ces 50 à 60 millions de dollars que vous voulez placer dans cette entreprise pour les mettre dans ce qui est votre vocation, votre raison d'être, à savoir la bonne marche d'un réseau de transport, et non d'un réseau téléphonique. Vous avez enlevé tous vos fils télégraphiques, votre participation à Telex n'est pas très impressionnante, et vous ne vous occupez donc certainement plus de communications autant que dans le passé.

Vous devriez revoir vos priorités en pensant avant tout au transport par chemin de fer et par bateau et à vos autres opérations connexes. Pourquoi n'annoncez-vous pas tout simplement à CP que l'affaire ne vous intéresse plus et n'utilisez-vous pas ces 50 à 60 millions de dollars pour les objectifs qui sont votre raison d'être.

**Des voix:** Bravo, bravo.

**Le président:** Voilà des applaudissements bien insolites.

**M. Baker:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. La seule compagnie de téléphones dans ma circonscription est le CN.

**Le président:** Oui, monsieur Baker, j'ai remarqué que vous ne vous joignez pas aux applaudissements.

*[Text]*

**Mr. Baker:** No, Mr. Chairman, I did not.

**Mr. Benjamin:** Okay, that part they can keep.

**The Chairman:** That is an interesting proposition. I know you will have an interesting answer, perhaps.

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, after that applause, I know that whatever I say is an up-hill battle.

I would venture to say, though, that this is as important and as crucial a question as we will ever get today. I look at this as an extremely important one; and if we cannot agree on this, then perhaps we have a major problem.

I did say in my preamble, and I did mention awhile ago, how cyclical the rail business is, and how, even in 1982, when we lost over \$200 million, we made some \$60 million profit from these other things, including communications.

There are two reasons why we want to stay, and hopefully will be allowed to stay, in communications. I am not only talking about telephone, I am talking about the whole of communications.

• 1205

The first one, as Mr. Franklin has just mentioned, is the contribution that communications—which is non-cyclical, by the way—makes indirectly to the rail. That is the number one in terms of cash and also our ability to borrow.

The second one is perhaps more important. I was very careful in my opening statement to talk of CN as a transportation and a communication company. There is no way on earth that a modern railway can be without modern, hi-tech communications. I think everybody would agree with this. With the laying down of fiberoptic cables—which, by the way, are not only important sources of communications but are also a good source of revenues—with such things on the horizon as the experimental project of the Burnaby Northern, where you now trace all cars through satellites, communications are now seen to be more important than ever. Most of our productivity improvements have been made to better communications.

If we tell CP we will not get involved in this, then we have to get out of CNCP. Our arrangements with CNCP is that they have first right of refusal: if we sell it, they buy it. And we know they will buy 100% of our share. They will then own 100% of what is now known as CNCP. CNCP gives us a lot of services. A tremendous amount of our communications come from CNCP, and this will increase in the future.

We would then be in a position to ask our major competitor to give us the communications we need. They would be able, as sole provider, to tell us how much we are going to pay. Obviously, they are not going to give us the state-of-the-art technology.

*[Translation]*

**M. Baker:** Non, monsieur le président, c'est vrai.

**M. Benjamin:** Bon, eh bien on leur laissera cette partie.

**Le président:** Voici une proposition intéressante, et je suis sûr que la réponse ne le sera pas moins.

**M. LeClair:** Monsieur le président, après ces applaudissements je sais que j'ai presque perdu la partie.

Je voudrais néanmoins vous dire que c'est de loin la question la plus importante que nous ayons à traiter ce jour et si nous ne pouvons nous entendre là-dessus, nous ferons face à une grosse difficulté.

J'ai fait remarquer dans mon introduction, et j'ai répété par la suite, que l'industrie des transports par chemin de fer a des hauts et des bas, et que même en 1982, lorsque nous avons eu une perte de 200 millions, nous avons réalisé un bénéfice de 60 millions sur d'autres branches, entre autres les communications.

Il y a deux raisons pour lesquelles nous voulons nous maintenir dans les communications et nous espérons qu'on nous le permettra. Je ne parle pas que du téléphone, je parle de tout l'ensemble des communications.

Le premier argument, comme vient de le mentionner M. Franklin, est la contribution que les communications—qui, elles, à propos, ne sont pas cycliques—apportent indirectement aux chemins de fer. C'est le premier argument financier, ainsi que notre capacité d'emprunt.

Mais le second argument est peut-être plus important. J'ai pris bien soin, dans ma déclaration d'ouverture, de parler du CN comme d'une compagnie de transports et de communications. De nos jours une entreprise de transport ferroviaire ne se conçoit pas sans un système de communications de pointe, et nul n'en disconvient. Avec la pose de câbles à fibres optiques—qui, soit en dit en passant, ne constituent pas seulement d'importants moyens de communication, mais également une bonne source de revenu—avec, se profilant à l'horizon, le projet expérimental de Burnaby Northern, qui permettra de repérer tous les wagons par satellite, les communications, plus que jamais, ont la vedette. La plupart de nos initiatives en vue d'améliorer la productivité ont passé par une amélioration des communications.

Si nous annonçons au CP que nous renonçons à l'entreprise, nous devons nous retirer de CNCP et d'après les dispositions prises, ce sont eux qui ont le droit de préemption: si nous vendons notre part, ils l'achèteront, et nous savons qu'ils l'achèteront tout entière. Ils seront alors entièrement propriétaires de ce qui est connu sous le nom de CNCP. Or, CNCP nous rend un grand nombre de services, une grande part de nos communications passent par lui et cette tendance ne fera que s'accroître.

Nous aurons alors à demander à notre principal concurrent de nous donner en matière de communications les services dont nous avons besoin et eux, en tant que seul fournisseur, pourront dicter leur prix. De toute évidence, ce ne seront pas des techniques dernier cri qu'ils mettront à notre disposition.

## [Texte]

So, Mr. Chairman, I submit that the day we are forced to sell our share of CNCP or not to go along we will start our own. We will start from where we were 10, 15, 20 years ago. And let us not forget that in the partnership of CNCP we had 60%. We had a great chunk of that technology. We cannot be allowed, as a modern railway, to lose that window, to lose that expertise, to lose those contacts.

**The Chairman:** Mr. Franklin.

**Mr. Franklin:** Mr. Chairman, I would like to pick up on the question, if I could. Mr. Benjamin asked several questions, and I will try to touch lightly on all of them.

The first comment I would like to make is on the growth of CNCP Telecommunications. The comment was made that we have taken down our telegraph wires and that we are no longer much in telex. It is true that we have taken down our telegraph wires. We are replacing them with the latest technology called fibreoptics, which will be the most modern communications system in Canada, far outstripping those of the telephone companies.

The growth in CNCP Telecommunications has probably been the highest growth area we have anywhere in CN, except perhaps in our oil and gas. We are penetrating more of the communications market, not less.

With regard to the value to CN of the CNCP Telecommunications, even with the heavy investments we were taking about, the contribution the total telecommunications side of CN will make to the corporation over the next five years is \$180 million to \$200 million above and beyond its own requirements, above and beyond the investments we are going to make in the communications industry. So the retention of the telecommunications side is extremely important—not only because the railway runs as much on communications as it does on tracks, but also because of the contribution it is going to make. This contribution is going to go beyond Canadian borders. We have been pursuing, at great length, the transfer of our computer communications expertise in CN to areas of the world such as China and India, and we are on the verge of winning very large contracts in both of those countries.

• 1210

Now, I would like to comment also about the best telephone system in the world that we have in Canada. I would agree that it is an extremely good telephone and telecommunications system. I would also have to say that it is virtually the most expensive in the world. It is a monopoly situation for the most part. If you look at our tariffs here in Canada, they are much higher than they are in other western areas of the world.

The CNCP application that we made to get into the long distance telephone business is categorized by the telephone company as cream skimming. Of course, they would like to say it is cream skimming; they do not want any competitors in

## [Traduction]

Le jour où nous serons obligés à vendre notre part de CNCP, monsieur le président, ou à nous désister, nous devrons nous lancer seuls dans les communications. Nous devrons reprendre là où nous en étions il y a une dizaine, une quinzaine ou une vingtaine d'années. N'oublions pas non plus que dans notre association avec CNCP, nous détenions 60 p. 100 du capital, et une grande partie de cette technologie. Nous ne pouvons nous permettre, en tant qu'entreprise moderne de chemins de fer, de perdre ce créneau, ces connaissances spécialisées, ces contacts.

**Le président:** Monsieur Franklin.

**M. Franklin:** Monsieur le président, je voudrais enchaîner sur les questions de M. Benjamin, si vous me le permettez, et les reprendre toutes rapidement.

Le premier commentaire porte sur l'expansion des Télécommunications CNCP. On nous a dit que nous avions enlevé nos fils télégraphiques et que nous ne nous occupons plus beaucoup de télex. C'est vrai pour les fils télégraphiques, que nous avons remplacés par des systèmes de communications à fibres optiques, qui constituent une technique de pointe pour le Canada, bien supérieure à celle des autres compagnies de téléphone.

Les Télécommunications CNCP ont probablement connu le taux d'expansion le plus élevé de tous les secteurs du CN, à l'exception peut-être de notre pétrole et de notre gaz. Loin de reculer sur le marché des communications, c'est une pénétration plus poussée que nous y avons faite.

En ce qui concerne la valeur des Télécommunications CNCP pour le CN, même compte tenu des gros investissements dont nous parlions, cette branche du CN devrait rapporter à la société, au cours des cinq prochaines années, de 180 à 200 millions de dollars au-dessus de ses propres besoins, en plus des investissements que nous allons consentir dans l'industrie des communications. Conserver le secteur des télécommunications est donc très important, non seulement parce que, pour faire marcher un train, les communications sont aussi importantes que les rails, mais également en raison de l'apport qu'il constitue pour la société, apport qui dépassera les frontières canadiennes. Nous nous sommes activement occupés de transférer nos compétences en matière de communications par ordinateur à des régions du monde comme la Chine et l'Inde, et nous sommes sur le point de passer des contrats fort substantiels avec ces deux pays.

Je voudrais maintenant parler également du système téléphonique canadien, le meilleur du monde, disiez-vous, et je n'en disconviens pas, mais c'est également le plus cher du monde. Dans l'ensemble, c'est une situation de monopole et vous constaterez que nos tarifs sont beaucoup plus élevés qu'ils ne le sont dans d'autres régions du monde occidental.

La demande du CNCP concernant l'établissement de services téléphoniques interurbains s'est fait taxer par les sociétés de téléphone d'«écrémage», ce qui n'est guère étonnant, car elles veulent rester seuls maîtres à bord. Elles



**[Text]**

there. You have to ask yourself why they do not want any competitors in there. They say it is going to increase local rates. Well, that I do not believe to be true. First of all, if we use any of the facilities of the telephone company, we are prepared to pay them for it, and the CRTC will decide how much we pay for it. So we are not asking for any free ride at all.

Secondly, we are not going to take any of the present business away from the telephone companies. We are going to take a very small part of the growth. The growth in long distance service is growing at something like 10% and 12%. At the end of this decade we will not have more than 8% of the entire market. So I cannot see us ever being a threat to the continuing viability of the telephone companies, nor an instrument for raising local rates.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I am sorry, but . . .

**The Chairman:** Well, wait now. What are you sorry about?

**Mr. Benjamin:** I hope you are not cutting me off.

**The Chairman:** Yes, I am if you are going . . .

**Mr. Benjamin:** I am going to stay on the same subject.

**The Chairman:** No. It is the same with Mr. Ouellet. We are five minutes over in this, and there are a lot of members. Now, is it a short question? The reason, Mr. Benjamin, I let both Mr. Ouellet and yourself go over the basic 15 minutes on the first round is that they were fundamental questions, clearing away a lot of the underbrush, getting to some of the real germane issues. But you can only do that for so long. You are going to be here for a second round. Mr. Franklin is going to be here for a second round. Unless it is just a short little supplementary to clarify something about what he said . . . He started to argue the CRTC case all over again . . .

**Mr. Benjamin:** Well, it is certainly a short one. I am not questioning the necessity of CN Rail having its in-house telecommunications system and its Telex, what it requires for rail operations and marine operations—I am not questioning that. You did not answer the question. What the hell do you want to get into the telephone business for?

**The Chairman:** Well, he did. With respect, I thought Dr. LeClair gave a very . . . Whether you agree with Dr. LeClair or not, before you got into Mr. Franklin's exposé in detail and specifics, Dr. LeClair gave a very interesting, relevant answer. You may not agree with it, but I must say . . .

**Mr. Benjamin:** He did not answer about the telephones.

**The Chairman:** Anyway, that is a matter of opinion and debate. Mr. Belsher. And you could get this thing moving if you do not take the full 15 minutes. Then other members will start so we can get in the second round here, and things will speed up.

**[Translation]**

prétendent que les tarifs locaux vont s'en trouver rehaussés, mais je n'en crois rien. Tout d'abord, nous sommes disposés à payer la société de téléphone pour l'utilisation de ses installations, et ce sera au CRTC d'en fixer le prix. On ne peut donc pas nous accuser d'être un parasite.

En second lieu, nous n'enlevons le pain de la bouche de personne et nous ne profiterons que d'une très petite portion de l'expansion. Les services téléphoniques augmentent à raison d'environ 10 à 12 p. 100 et à la fin de cette décennie, nous n'aurons pas plus de 8 p. 100 de tout le marché. Je ne vois donc vraiment pas comment nous pourrions constituer une menace pour l'existence des compagnies de téléphone ni comment nous pourrions contribuer à augmenter les tarifs locaux.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je regrette, mais . . .

**Le président:** Un instant, s'il vous plaît: qu'est-ce que vous regrettez?

**M. Benjamin:** J'espère que vous n'allez pas m'empêcher de parler.

**Le président:** Certainement, si vous allez . . .

**M. Benjamin:** Je vais m'en tenir au même sujet.

**Le président:** Non, et il en va de même pour M. Ouellet. Nous avons dépassé le temps de 5 minutes, et nous avons beaucoup de membres présents. Est-ce qu'il s'agit d'une brève question? Si je vous ai laissé, vous, monsieur Benjamin ainsi que monsieur Ouellet, dépasser le quart d'heure autorisé pour le premier tour, c'est que vous posiez des questions fondamentales, que vous écartiez des questions accessoires pour en venir au vif du sujet, mais il y a des limites à tout. Vous reprendrez vos questions au second tour, M. Franklin sera toujours encore là. À moins qu'il ne s'agisse d'une brève question supplémentaire, pour éclaircir un point qu'il a mentionné . . . il a recommencé à discuter de toute l'affaire du CRTC . . .

**M. Benjamin:** Ma question est certainement très brève: je ne remets pas en question la nécessité pour CN Rail de disposer de son propre système de télécommunications et de son télex, bref, de ce qu'il lui faut pour assurer le fonctionnement des transports par rail et par eau. Mais vous n'avez pas répondu à la question. Quelle est la raison qui vous amène à pénétrer sur le marché de la téléphonie?

**Le président:** Si, il y a répondu. À mon avis, M. LeClair a donné une réponse très . . . avant d'entrer dans le détail de l'exposé de M. Franklin, je vous rappelle que M. LeClair vous a donné une réponse intéressante et pertinente, et peu importe que vous soyez ou non d'accord avec lui. Mais je dois ajouter . . .

**M. Benjamin:** Il ne m'a pas répondu à propos de la téléphonie.

**Le président:** Quoi qu'il en soit, c'est une question d'opinion. Monsieur Belsher, vous avez la parole. Si vous ne prenez pas toutes les 15 minutes auxquelles vous avez droit, vous pourriez hâter les débats, car d'autres membres pourraient prendre la parole de sorte que nous en arriverions plus vite au second tour.

[*Texte*]

**Mr. Belsher:** Thank you, Mr. Chairman. I shall indeed try to be an example, a model for you, sir.

**The Chairman:** That is right.

**Mr. Belsher:** Dr. LeClair, I am sure you do come before us with pride with your annual statement. I must congratulate you and the corporation for the job well done in the last year. Also, to Mr. Lawless, my congratulations and best wishes as the year unfolds before you.

There are two areas I would like to question you folk on; that is, the tendering process and also on the twin tracking that is taking place out in British Columbia. Could you have your officials describe to me, Dr. LeClair, the tendering process? Is it wide open, union versus non-union? Is it opened in secret? Is it opened in the open, and then do we publish the figures afterward? What is the status of your tendering process, if you please?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, again I think this is almost a bell-wether question; it is very important. We buy approximately \$1.5 billion worth of goods and services in one year, so we have to be extremely careful. I am touching wood, but I am not aware, in modern times, that CN has ever had any problem whatsoever in terms of favouritism, unfair tendering practices, or what have you. They have stood the test of time.

I will ask Mr. Lawless to describe them in detail. Then we will, if you wish, go to the twin-tracking project.

**Mr. Belsher:** Sure.

**Mr. Lawless:** Mr. Belsher, the tendering process is on the basis that we invite tenders from whoever might be able to supply that product, wherever they are in Canada and indeed the United States. The process is that as long as the specifications of the product are met, we award to the lowest tender. Now, those tenders are not opened in public. They are under the scrutiny of the board.

• 1215

**Mr. Belsher:** Do you then publish what the final award is made at?

**Mr. Lawless:** No, it has not been our practice. We do not open them in public, and we do not publish the results.

**Mr. Belsher:** Do you not think that is somewhat unfair to the people who have spent the time, effort, and money to engage in the tendering process, and who end up not knowing by how much they lost or what the range of tenders were?

**Mr. Lawless:** Well, we have never found it to be unfair, and the suppliers that have been supplying Canadian National for these many years have not found any difficulty in that area.

**Mr. Belsher:** Mr. Chairman, I do have a specific example; it had to do with the CN Pavilion at Expo. I would like to know what the final award was made at and what the range of

[*Traduction*]

**M. Belsher:** Je vous remercie, monsieur le président, et je m'efforcerai d'être exemplaire, monsieur.

**Le président:** Très bien.

**M. Belsher:** Monsieur LeClair, je suis sûr que c'est avec fierté que vous nous présentez votre bilan annuel et je vous félicite, vous et votre Société, du bon travail que vous avez fait pendant l'année écoulée. Mes félicitations et vœux s'adressent également à M. Lawless.

Il y a deux points sur lesquels j'aimerais vous poser des questions, à savoir la procédure d'appel d'offres ainsi que le doublement de la voie ferrée auquel on procède actuellement en Colombie-Britannique. Est-ce que vos collaborateurs pourraient me décrire la procédure d'appel d'offres, monsieur LeClair? Est-elle publique, ouverte aux syndiqués par rapport aux non-syndiqués? Les réponses sont-elles ouvertes à huis clos? Ou en public, et les chiffres sont-ils ensuite publiés? Quelle est la procédure d'appel d'offres que vous avez adoptée, s'il vous plaît?

**M. LeClair:** Monsieur le président, voilà encore une question d'importance capitale. Nous achetons en une année pour environ un milliard et demi de biens et de services, de sorte que nous devons être très prudents. Je touche du bois, mais à ma connaissance, le CN n'a jamais été accusé, dans la période récente, de favoritisme ou de pratiques déloyales en matière d'appel d'offres et sa réputation est intacte.

Je vais demander à M. Lawless de vous décrire en détail la procédure d'appel d'offres, puis nous passerons au projet de doublement de la voie ferrée.

**M. Belsher:** Certainement.

**M. Lawless:** Pour faire un appel d'offres, nous nous adressons à tous ceux qui sont en mesure de fournir le produit en question, que ce soit au Canada ou aux États-Unis. Nous avons pour règle que tant que les prescriptions sont respectées, le contrat est adjugé au plus bas soumissionnaire. Les soumissions ne sont pas ouvertes en public, elles sont examinées par le conseil d'administration.

**M. Belsher:** Est-ce que vous publiez les résultats de l'appel d'offres?

**M. Lawless:** Non, ça n'a pas été l'usage: nous ne les ouvrons pas en public et nous n'en publions pas les résultats.

**M. Belsher:** Est-ce que cela ne vous paraît pas un peu injuste envers ceux qui ont consacré leur temps, leurs efforts et leur argent pour répondre à votre appel d'offres et qui ne savent même pas, à la fin, de combien ils ont perdu ou quel était l'éventail des offres?

**M. Lawless:** Cela ne nous a jamais paru injuste, et les fournisseurs du Canadien National pendant toutes ces années n'y ont pas vu d'objection.

**M. Belsher:** Je pourrais vous donner un exemple précis, monsieur le président, il a trait au pavillon du CN à l'Exposition de Vancouver. J'aimerais savoir quel est le prix de la soumission qui a été acceptée et quel était l'éventail des offres.

[Text]

tendering was. I do not expect the people to have those figures with them today, but I would appreciate seeing those figures.

**Mr. LeClair:** I think there are two aspects to CN's involvement in Expo. You are talking about the main pavilion and not the CN IMAX Theatre at Canada Place.

**Mr. Belsher:** No, the main pavilion.

**Mr. LeClair:** I think we would have to follow the same policy: we reveal the winner but not the names. As for the names, I do not think we would have too many problems as to who tendered. But as to what their tenders were and the amount of the winner, that would go counter to our policy. If we do it here, it would change that policy. I am not saying the policy is good; I am not saying there is no merit in publishing the amounts of the winners. It has just not been our practice; we can endeavour to take another look at this if that would be the wish of the committee. I have no problem with it.

Does the federal government still make all of the tendering bids public?

**The Chairman:** They used to. Yes, they are still published, and so are the amounts of the unsuccessful bids.

**Mr. LeClair:** Well, that is perhaps good for . . .

**The Chairman:** They are available on request. The winner is definitely out in the public with the amount. I know in the past, as a member, I could phone up when the tender was closed and find out what the tenders were. Certainly, Dr. LeClair, as to your rhetorical question to the Chair, I think this matter is certainly in the public domain.

I think this other matter of the others who tendered and what their amounts were should also follow the federal government policy. But I would not compel you to answer that right now unless I got further direction. It is a public tendering process.

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, that is exactly why I have some sympathy with what has been expressed here.

**The Chairman:** Just to give you an example, I ran into a situation that is very small compared to what Mr. Belsher is asking about. It is Public Works, and I am irritated as the devil because bids came in for this Small Crafts Harbour project in my riding and the department did not accept the lowest bid; they asked for a new tender call to resubmit. A constituent of mine, by having given the lowest bid, was as far as I am concerned at a real disadvantage in another tender call.

• 1220

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, I wonder if we could say that we have to consider that we are in competition with the private sector whose practices may be different from those of the federal government or, indeed, of other governments. However, I would like to try to help. I would like to undertake to take

[Translation]

Je comprends bien que vous n'avez pas les chiffres sur vous, mais j'aimerais que vous me les fassiez parvenir.

**Mr. LeClair:** La participation du CN à l'Exposition se fera sous deux formes, et je crois que vous parlez du principal pavillon, et non du théâtre CN IMAX sur la Place du Canada.

**M. Belsher:** Non, je parle du pavillon principal.

**M. LeClair:** Je crois que nous devrions adopter la même politique, à savoir divulguer le nom du gagnant, mais non les autres. Nous n'avons pas de grandes difficultés à vous fournir les noms de ceux qui ont fait une soumission, mais en ce qui concerne les chiffres de ces soumissions et la somme proposée par le gagnant, ce serait aller à l'encontre de notre politique et changer les règles établies. Ces règles ne sont pas forcément bonnes, et je crois qu'il y a effectivement certains avantages à publier les montants des plus basses soumissions, mais ce n'est pas l'usage dans notre Société. Si le Comité le souhaite, nous pouvons réexaminer cette question, et je n'y vois pas d'inconvénient.

Le gouvernement fédéral public-t-il toujours encore toutes les soumissions?

**Le président:** C'était l'usage, et ça l'est encore, ainsi que les prix proposés par les soumissionnaires rejetés.

**M. LeClair:** Peut-être est-ce bon pour . . .

**Le président:** On peut se les procurer sur demande, mais le nom du gagnant est publié ainsi que la somme. Je sais qu'autrefois, lorsque j'étais membre, il me suffisait de téléphoner lorsque l'appel d'offres était terminé pour savoir quelles étaient les soumissions. En ce qui concerne la question théorique que vous avez posée au président, monsieur LeClair, cette question relève certainement du domaine public.

Quant à l'autre question, à savoir les noms des autres soumissionnaires et les sommes proposées, vous devriez également adopter la politique du gouvernement fédéral, mais je ne vous oblige pas à répondre tout de suite, sauf si on m'y invite. C'est une procédure d'appel d'offres public.

**M. LeClair:** Monsieur le président, c'est exactement la raison pour laquelle je sympathise avec le point de vue qui a été exprimé.

**Le président:** Je vais vous donner un exemple: je me suis moi-même trouvé dans une situation qui est de peu d'importance au regard de la question posée par M. Belsher. Il s'agissait des Travaux publics et je suis furieux parce qu'un appel d'offres a été lancé pour un projet de port pour petites embarcations qui se trouve dans ma circonscription, et le ministère n'a pas accepté l'offre la plus basse, et a lancé un nouvel appel d'offres. L'un de mes mandants, qui avait présenté l'offre la plus basse, se trouvait, à mon avis, fort désavantagé par ce nouvel appel d'offres.

**M. LeClair:** Monsieur le président, permettez-moi de souligner que nous sommes en concurrence avec le secteur privé dont les pratiques peuvent différer de celles du gouvernement fédéral ou en fait d'autres gouvernements. Néanmoins, j'aimerais tenter de vous aider. Je m'engage à réexaminer la



[*Texte*]

another look at this, perhaps come back to this committee at one of our further sittings, and tell you what we have looked at and what our conclusions might be.

**The Chairman:** Okay. At the moment . . . What about the first part of the question? Do you have any . . . ?

**Mr. LeClair:** That is part of what I would like to look at, because of the fact that we are in competition with the private sector who does not do it that way . . . at least, this is my understanding.

**The Chairman:** Well, I do not know, Dr. LeClair, but let us not have a debate on this right now. Quite frankly, I am also going to get some direction on this over the noon hour. I am certainly for openness, and I do not see the problem. If federal government policy is to be able to announce first the amount of the winning tender, and/or those who tendered, I do not really see why we could not follow that, but . . .

**Mr. Belsher:** Well, Mr. Chairman, I will leave my questions on the record, the way they are.

**The Chairman:** Okay. Yes, lay your questions on the record and we will determine how much we are going to . . . As far as I am concerned, I am more for openness than closeness.

**Mr. Belsher:** Right. Mr. Chairman, I know this question does not come as a surprise to some of the gentlemen at the end of the table.

Can we move on to the twin tracking? Boston Bar, Yale, and places like that in the Fraser Canyon, are in my riding and I know you folk have had your concerns and your problems this year in the Ashcroft area, which is just beyond that. Where do we stand with it now, how are the communications taking place among the people who are concerned—the natives—and are things all “go” now? What is the status?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, I will ask Mr. Lawless to provide the details, but I was personally involved in this. Things are “go” to a certain degree. Let me say that they are much better than they were. There is dialogue and there is continuing dialogue. As of now, we have done about one-third of the 1985 work we wanted to do on areas between mile 60 and 69 where we have had agreement that there was no controversy. With respect to the rest, we have been provided by the Department of the Environment, or Fisheries and Oceans, a new window, where we can do some work in the fall of 1985, which was not possible before. Before we were constrained; all the work had to be done by May 15 so as not to harm the fisheries. With new studies, we are now told we have another window where we can do some work in the fall.

Our expectation with the way things are going now—and I think dialogue is there—is for much better understanding on both sides, including our own. We have learned a lot from that one. I wish we had learned that many years ago.

[*Traduction*]

question, et peut-être à revenir au Comité à une autre de vos réunions, afin de vous dire ce que nous avons étudié et quelles sont nos conclusions.

**Le président:** Très bien. Pour l'instant . . . Que répondez-vous à la première partie de la question? Avez-vous quelque chose . . . ?

**M. LeClair:** Cela fait partie des choses que j'aimerais qui ne fonctionnent pas de cette façon . . . du moins, c'est ce que je me suis laissé dire.

**Le président:** Je ne sais pas, monsieur LeClair, mais n'en débattons pas tout de suite. Très franchement, je vais tenter d'obtenir des précisions au cours du déjeuner. Je suis tout à fait en faveur de tout dire, je ne vois pas de difficultés. La politique du gouvernement fédéral c'est d'abord d'annoncer le montant de la soumission gagnante, ou les noms de ceux qui l'ont présentée, je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas suivre cet exemple, mais . . .

**M. Belsher:** Monsieur le président, je laisse mes questions, telles qu'elles sont consignées au procès-verbal.

**Le président:** Très bien. Oui, inscrivez vos questions et nous verrons jusqu'où nous pouvons . . . Quant à moi, je suis plutôt en faveur de tout dire que de ne rien dire.

**M. Belsher:** Très bien. Monsieur le président, je sais que cette question n'a pas surpris certains des messieurs au bout de la table.

Pouvons-nous maintenant parler du doublement de la voie? Boston Bar, Yale, d'autres endroits semblables dans le canyon du Fraser, se trouvent dans ma circonscription, et je sais que vous avez vos inquiétudes et vos problèmes cette année dans la région d'Ashcroft, juste un peu plus loin. Où en sommes-nous maintenant, et qu'avez-vous communiqué aux intéressés—aux autochtones—est-ce que tout va aller de l'avant maintenant? Où en est-on?

**M. LeClair:** Monsieur le président, je vais demander à M. Lawless de donner des détails, mais j'ai moi-même travaillé à ce dossier. C'est prêt, jusqu'à un certain point. Permettez-moi de dire que ça va beaucoup mieux qu'auparavant. Il y a un dialogue et un dialogue suivi. À l'heure actuelle, nous avons effectué environ un tiers du travail prévu pour 1985, entre le mille 60 et le mille 69, là où nous nous étions entendus et où il n'y avait aucune controverse. Quant au reste, le ministère de l'Environnement ou celui des Pêches et des Océans nous a donné un nouvel espoir, un endroit où nous pourrions faire certains travaux à l'automne de 1985, ce qui n'était pas possible avant. Antérieurement, nous étions limités; tout le travail devait se faire avant le 15 mai de façon à ne pas nuire à la pêche. Suite à de nouvelles études, on nous dit où nous pouvons faire des travaux à l'automne.

Nous nous attendons, du train où vont les choses actuellement—je crois qu'il y a un dialogue—à une bien meilleure compréhension des deux côtés, y compris le nôtre. Nous avons appris beaucoup dans cette affaire. Je déplore le fait que nous n'ayons pas appris autant il y a de nombreuses années.

*[Text]*

I think I am optimistic that we will be able to proceed with the work which is essential, and hopefully, to the satisfaction of most people involved.

Mr. Lawless may want to add to this.

**Mr. Lawless:** Yes, I do. Between now and August—and we intend to start again in August; that is the second window, if you will—there will be continuing dialogue with the people involved, and we expect to be able to come to an accord which would allow us to proceed with further work on that subdivision starting in August, I guess.

**Mr. Belsher:** Okay, I think that is as far as I want to go at this time, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Belsher. This afternoon, Dr. LeClair, you check with your people and I am going to do some checking, too; but I do not see any problem with the first part of Mr. Belsher's question. Quite frankly, I also do not see any problem with the second, even if that is what Public Works is doing for federal government tendering. However, you may have a reason why you really do not, in terms of getting bids in and everyone starting to know what everyone else is doing. If that is what Public Works is doing in federal contracting, I really do not see why one of the Crown corporations... It is an interesting question; I do not know what the other Crown corporations do, but we will try to get some direction on that over the noon hour.

Mr. Crofton.

**Mr. Crofton:** Thank you, Mr. Chairman. I certainly support my colleague's, Mr. Belsher's, views on this matter of tendering.

However, I would like to get back to something you touched on at the beginning, Dr. LeClair. You made a case for diversification in the corporation to help you over the cyclical nature of transportation.

• 1225

I would like to know your views a little more precisely on the aspect of privatization. For instance, in the hotel business it is pretty hard to rationalize that this has a whole lot to do with transportation or communication. It is certainly an aspect of your operation that you have been engaged in for a long time. I note in your annual report that although the numbers are relatively small compared to some of the others in your annual statement you nevertheless have sustained losses in the hotel business in the last three years. What is your view on privatizing some aspects of your operation, that in particular? Perhaps another area is in the gas and oil business, where you are talking about large amounts of money that are required for exploration, development, that sort of thing. You are looking for funds for equity, yet these could be very costly to you.

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, I would like to apologize, because I am going to be perhaps a little longer than I should; but again these are very important bellwether questions, and

*[Translation]*

J'ai bon espoir que nous pourrions effectuer des travaux essentiels, et nous l'espérons, à la satisfaction de la plupart des intéressés.

M. Lawless voudra peut-être ajouter quelque chose.

**M. Lawless:** Oui, en effet. D'ici au mois d'août—nous avons l'intention de reprendre les travaux au mois d'août; ce sera le deuxième volet, si l'on veut—nous allons d'ici là continuer le dialogue avec les intéressés, et nous pensons pouvoir nous entendre de façon à pouvoir effectuer d'autres travaux dans cette subdivision à compter du mois d'août.

**M. Belsher:** Très bien, je crois que c'est tout ce que je veux savoir pour l'instant, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Belsher. Cet après-midi, monsieur LeClair, vérifiez avec vos gens et je vais faire de même; toutefois, je ne crois pas que la première partie de la question de M. Belsher pose de difficultés. Très franchement, je ne vois pas non plus de problème avec la deuxième partie, même si c'est ce que le ministère des Travaux publics fait dans le cas des soumissions au gouvernement fédéral. Néanmoins, il y a peut-être une raison de ne pas parler des soumissions, afin notamment que les uns ne sachent pas ce que les autres font. Si c'est ainsi que procède le ministère des Travaux publics, je ne vois vraiment pas pourquoi l'une des sociétés de la Couronne... C'est une question intéressante; je ne sais pas ce que font les autres sociétés d'État, mais je vais essayer de me renseigner pendant le déjeuner.

Monsieur Crofton.

**M. Crofton:** Merci, monsieur le président. Je suis certainement du même avis que mon collègue, M. Belsher, sur les soumissions.

Toutefois, j'aimerais revenir à quelque chose que vous avez mentionné dès le début, monsieur LeClair. Vous avez plaidé en faveur de la diversification afin d'aider la Société à surmonter les difficultés de la nature cyclique des transports.

J'aimerais que vous précisiez un peu plus votre point de vue sur la question de la privatisation. Par exemple, pour ce qui est des hôtels, c'est très difficile d'établir que cela est vraiment relié au transport ou aux communications. C'est certainement un aspect de vos opérations qui existe depuis longtemps. Dans votre rapport annuel, je constate, même si les chiffres sont relativement petits par rapport à d'autres postes, que vous avez néanmoins des pertes substantielles au chapitre de l'exploitation des hôtels depuis les trois dernières années. Que pensez-vous de la privatisation de certains éléments de vos opérations et en particulier celui-là? Un autre domaine est peut-être la question du pétrole et du gaz où il s'agit de sommes importantes d'argent nécessaire pour la prospection, le développement et ce genre de choses. Vous recherchez des fonds, du capital, toutefois ce sont des entreprises qui peuvent être très coûteuses.

**M. LeClair:** Monsieur le président, je tiens à m'excuser car je prendrai peut-être un peu plus de temps que je ne devrais, mais encore une fois ce sont des questions importantes et

## [Texte]

they set the stage for a lot of other things. You mentioned that we are in favour of diversification. I think the hon. member said we were in favour of diversification. I think we should be a little bit more precise. We are not looking to diversify. The only thing we are trying to do is manage the assets we have in those four fields I have mentioned. We are not looking to buy things in other fields. We are not even looking, by and large, to get involved in expanding the fields we have. CN Communications was one of them, but by and large we do not. I will come back to the oil and gas in a while.

What is our view on privatization? Frankly, we are neutral. We can live with what we have now, the structure we have now, and we could easily live with partial or total privatization. We feel that is not our decision. It has nothing to do with our mandate. Our mandate is to manage the best we can those assets that have been entrusted to us, whether it is rail or hotels or what have you. Whether we should be in that business—obviously we have personal views, but that is not our decision.

Coming to the hotel, remember that the hotel is an historical thing. It was very important for railways; all railways had hotels at the end of the line. That is why we were in the hotel business. We are not in the passenger business any more. That is why, at our initiative—nobody else's—we have started ongoing talks with Air Canada. We would like Air Canada to become joint owners with us of our hotel chain. There is a problem in selling off our hotel chain outright. For examples, just let me give you two. The Chateau Laurier is on Parliament Hill. Would we want this to be sold, for example, to American hands? We occasionally have American chains wanting to buy it. What about Jasper, which is right in the middle of a national park? There are some historical reasons that perhaps mitigate against being too quick on the privatization issue.

For Air Canada, it is something they are interested in. A lot of airlines have hotel chains. They see this as a complement to be able to compete. That is what we are looking at in terms of hotels. You are quite right, we are losing money now. But we do not intend to lose money in the hotels. This year may be the first—maybe this year, maybe next year we will be in the black and not in the red. The projection of the hotel chain, because we have fantastic locations across the country, is good.

On the oil and gas, that one is very difficult. Again, we have inherited these lands—2.6 million acres of mineral rights in the west, mostly Saskatchewan, a little bit in Manitoba, in Alberta. Up to very recently we let other people exploit this and we got very small royalties. Now we get a return because

## [Traduction]

globales qui sont déterminantes pour beaucoup d'autres choses. Vous avez dit que nous étions favorables à la diversification. Je pense que c'est ce que l'honorable député a dit. Je pense que nous devrions être un peu plus précis. Nous ne recherchons pas la diversification, la seule chose c'est que nous essayons de gérer les actifs que nous avons dans ces quatre domaines dont j'ai parlé. Nous ne cherchons pas à faire d'achats dans d'autres domaines. Nous ne cherchons même pas, de façon générale, à élargir les secteurs où nous sommes. Les communications du CN étaient l'un de ceux-là, mais de façon générale nous ne cherchons pas à l'élargir. Je reviendrai à la question du pétrole et du gaz tout à l'heure.

Quelle est notre opinion sur la privatisation? Franchement, nous avons une position neutre. Nous pouvons nous accommoder de ce que nous avons maintenant, de la structure que nous avons et nous pourrions facilement vivre avec une privatisation partielle ou totale. Nous pensons que cette décision ne relève pas de nous. Cela n'a rien à voir avec notre mandat. Notre mandat est de gérer de notre mieux ces actifs qu'on nous a confiés, que ce soit les chemins de fer ou les hôtels ou autre chose. Quant à savoir si nous devrions être dans ce secteur—évidemment nous avons des opinions personnelles, mais cette décision ne relève pas de nous.

Pour ce qui est des hôtels, souvenez-vous que c'est quelque chose d'historique et de très important pour les chemins de fer. Tous les chemins de fer possèdent des hôtels en bout de ligne. Voilà pourquoi nous avons une chaîne d'hôtels. Présentement, nous ne nous occupons plus de service voyageurs et c'est pourquoi sur notre initiative—et sous l'influence de personne d'autre—nous avons entrepris des pourparlers avec Air Canada. Nous aimerions qu'Air Canada devienne copropriétaire de notre chaîne d'hôtels. Il y a un problème à vendre tout simplement notre chaîne d'hôtels. Je vais vous en énumérer deux. Le Château Laurier est situé sur la Colline parlementaire. Voudriez-vous que cet hôtel soit vendu à des intérêts américains? À l'occasion, nous avons des offres des chaînes américaines intéressées à l'acheter. La même chose pour Jasper situé en plein centre d'un parc national. Il y a des raisons historiques qui vont peut-être à l'encontre d'une privatisation trop rapide.

Quant à Air Canada, c'est quelque chose qui les intéresse car beaucoup de lignes aériennes possèdent des chaînes d'hôtels. Ils voient cela comme un complément qui leur permet d'être plus compétitifs. Voilà pourquoi nous nous tournons vers eux pour ce qui est des hôtels. Vous avez tout à fait raison de dire que nous perdons présentement de l'argent. Mais nous n'avons pas l'intention de perdre de l'argent dans le domaine hôtelier. Cette année sera peut-être la première—peut-être cette année, peut-être l'an prochain où nous réaliserons un profit. Les perspectives de notre chaîne hôtelière sont excellentes car nous avons des emplacements fantastiques partout au pays.

Pour ce qui est du pétrole et du gaz, là c'est une question très difficile. Encore une fois, nous avons hérité de ces terres—2.6 millions d'acres de droits miniers dans l'Ouest, la plupart situées en Saskatchewan, un peu au Manitoba et en Alberta. Jusqu'à très récemment, nous en confiions l'exploitation à



*[Text]*

we do it ourselves. We are not buying land; we are just administering what we have. We are not spending money on exploration, by the way, because there has been so much exploration around where we are that occasionally we joke that we have discovered a new geological principle: if you drill right in the middle of where everybody else is finding oil you are liable to find oil. This is what we have been doing, and we have not spent any money, a pittance compared to the returns. This is probably the only company in Canada where we make more than \$1 million net income per employee.

Now, you can say, well why do you not sell it, sell it at a decent market price, and then apply this to rail? That is a decent question. On this one, we do not know what it is worth. Every six months, the reserves we have keep going exponentially. If we had sold this last year, we would have made a major mistake; we would have done a major disservice to the taxpayers of Canada because we would have sold it at one-fifth of its value. We are still in the process now of finding out how much this is worth. Three to four years from now we will have a much better view, and then if the decision is to sell it, fine, because we will take the market value, apply it to rail and it will be okay. For us to sell it now, most likely we would sell it at bargain fire-type prices because we do not know what it is worth. It seems to be improving every month.

• 1230

**Mr. Crofton:** Thank you. How long do you want to go on, Mr. Chairman, or am I out of time?

**The Chairman:** No, you are not quite out of time; you have about three minutes. We are in nine minutes of the second round... or in effect after the lead-off people, all of whom took 18 minutes, except Mr. Belsher.

**Mr. Crofton:** I will keep my questions. I will pass to another.

**The Chairman:** No, I am just saying that is understandable. That was very good, Mr. Crofton; it was six minutes. Mr. Baker.

**Mr. Baker:** Thank you, Mr. Chairman. I am somewhat surprised at some of the answers given in response to a question by Mr. Benjamin, which is why is CN getting into the telephone business. CN has always been in the telephone business; it has been in the telephone business for 30 years in my province. Then the answer is given that we are only looking at 8% of the entire market. As far as this country is concerned, they now cover more than 8% geographically of the Canadian market.

I think the relevant question is if it is true... and I have always looked at CN. If you took CN telephone company out of, for example, Newfoundland... We were afraid, because of the new federal government policy of examining Crown corporations or portions thereof, that perhaps they would sell

*[Translation]*

d'autres personnes et nous touchions de très petites redevances. Maintenant, nous avons des revenus car nous nous occupons nous-mêmes. Nous n'achetons pas de terres, nous ne faisons qu'administrer celles que nous possédons. Nous ne consacrons pas d'argent à la prospection, soit dit en passant, parce qu'il y a eu tellement de prospection là où nous sommes qu'à l'occasion nous disons à la blague que nous avons découvert un nouveau principe géologique à savoir que si vous forez en plein milieu d'un territoire où tout le monde a trouvé du pétrole c'est que vous avez des chances d'en trouver. Voilà ce que nous avons fait et nous ne dépensons pas d'argent pour cela, du moins ce sont des miettes par rapport au rendement. Nous sommes probablement la seule compagnie au Canada ayant un revenu net de plus de 1 million de dollars par employé.

Vous pourriez dire: Pourquoi ne pas vendre à un prix intéressant d'après le marché et investir ces fonds dans le système ferroviaire? C'est une question valable. Le problème, c'est que nous ignorons quelle en est la valeur. Tous les six mois, nos réserves augmentent d'une façon exponentielle. Si nous avions vendu l'an dernier, nous aurions commis une grave erreur. Nous aurions rendu un mauvais service aux contribuables canadiens, car la vente se serait faite à 1/5 de la valeur réelle. Nous cherchons encore à savoir ce que cela vaut. Dans trois ou quatre ans, nous aurons une bien meilleure idée et si l'on décide alors de vendre, très bien, car on pourra appliquer la valeur marchande. Si nous devions vendre maintenant, nous le ferions certainement à des prix très bas car nous ne connaissons pas la valeur réelle. Il semble y avoir une augmentation tous les mois.

**M. Crofton:** Merci. Voulez-vous continuer, monsieur le président, ou n'ai-je plus le temps?

**Le président:** Non, vous avez encore environ trois minutes. Nous sommes à neuf minutes du deuxième tour, en fait les premières personnes ont pris chacune 18 minutes, à l'exception de M. Belsher.

**M. Crofton:** Je poserais mes questions une autre fois. Je vais céder la parole à quelqu'un d'autre.

**Le président:** Non, je disais simplement que c'était compréhensible. Très bien, monsieur Crofton, c'était six minutes. Monsieur Baker.

**M. Baker:** Merci, monsieur le président. Je suis quelque peu surpris d'entendre les réponses données à la question de M. Benjamin, qui est de savoir pourquoi le CN se lance dans la téléphonie. Le CN est dans ce domaine depuis longtemps, il l'est dans ma province depuis 30 ans. On dit maintenant dans la réponse donnée qu'il ne s'agit que de 8 p. 100 de tout le marché. En ce qui concerne le Canada, le CN couvre plus de 8 p. 100 du territoire canadien.

Je pense que maintenant il faut savoir si c'est vrai... et je pense au CN. Si l'on supprimait par exemple la compagnie de téléphone du CN de Terre-Neuve... En raison de la nouvelle politique fédérale sur l'examen des sociétés de la Couronne ou de certaines parties de celles-ci, nous craignons que le gouver-

*[Texte]*

the telephone company called Terra Nova Tel in Newfoundland. There was a rumour rampant to that effect. The big objection to that sale was that what would result would be a monopoly in Newfoundland by Bell indirectly, through Newfoundland Tel; that there would be a monopoly which would exist with no competition. That was the big objection recently to the federal government sale of Terra Nova Tel.

I think the relevant question is this: Is it true, that if CN expanded its telephone service to Central Canada, you would in fact drive up domestic rates to such an extent that hundreds of thousands of poor people would not be able to have a telephone? Could you respond to that? Are you people the big bad wolves you have been depicted to be? Is it correct that you would deprive 200,000 or 300,000 poor people in the Province of Ontario of having a telephone? Is that correct; yes or no?

**Mr. LeClair:** If the answer is yes or no, Mr. Chairman, the answer is no. If you want further . . .

**Mr. Baker:** Why?

**Mr. LeClair:** I think Mr. Franklin did touch on this but he could, of course . . .

**Mr. Baker:** No, he did not touch on it. Why?

**Mr. LeClair:** Perhaps we should ask Mr. Franklin to say why we do not think the rates will be changed.

**Mr. Franklin:** Mr. Baker, my remarks to Mr. Benjamin had to do with CNCP getting into the telephone business. You are quite right; CN through Terra Nova Tel and its predecessors have been in the telephone business since 1949, and we do cover something like 80% of the Island of Newfoundland geographically, although not by subscriber count.

Is it true that the local rates will go up if CNCP extends long distance service in the rest of Canada? The answer is a blunt no. That is exactly what the telephone companies would like you to believe, because they are trying to guard against an incursion into what they have as a cosy, monopoly market.

The way they decide to explain to you that the rates will go up is this. They know what costs are directly attributable to their long distance service. They know how much costs are attributable to the phone in your home, the wire that goes from your home to the pole, the wire that goes from the pole down to the central exchange, and the entire central exchange.

• 1235

What they are saying is that, when they do their costing, all of those expenses are going to be allocated against the local telephone service. We know the telephone is used for long distance; we know the dropped wire to the pole is used for long distance; we know the microwave system down to the exchange is used for long distance. Their explanation is that all those costs, if they are granted a competitor, will have to be charged against a local exchange and will therefore go up. That is a lot

*[Traduction]*

nement ne vende la compagnie de téléphone appelée Terra Nova Tel à Terre-Neuve. Certaines rumeurs avaient circulé à ce sujet. La principale objection à cette vente était qu'il en aurait résulté un monopole à Terre-Neuve détenu indirectement par le Bell, par le truchement de *Newfoundland Tel*. Toute concurrence aurait été ainsi éliminée.

Voici maintenant la question: est-il vrai que si le CN étendait ses services de téléphone jusqu'au Canada central, vous augmenteriez les tarifs intérieurs à tel point que des centaines de milliers de pauvres gens ne pourraient plus se permettre d'avoir le téléphone? Pourriez-vous répondre à cette question? Êtes-vous vraiment les grands méchants loups que l'on prétend? Est-il vrai que vous priveriez 200,000 à 300,000 personnes de la province de l'Ontario d'un téléphone? Est-ce vrai, oui ou non?

**M. LeClair:** Si vous voulez que je réponde par oui ou non, monsieur le président, c'est non.

**M. Baker:** Pourquoi?

**M. LeClair:** Je crois que M. Franklin en a parlé, mais . . .

**M. Baker:** Non, il n'en a pas parlé. Pourquoi?

**M. LeClair:** Peut-être devrions-nous demander à M. Franklin pourquoi nous pensons que les tarifs ne changeront pas.

**M. Franklin:** Monsieur Baker, ce que j'ai dit à M. Benjamin se rapportait au fait que le CNCP se lançait dans la téléphonie. Vous avez tout à fait raison, par l'entremise de Terra Nova Tel et de ses prédécesseurs, le CN est dans ce domaine depuis 1949, et nous couvrons environ 80 p. 100 du territoire de Terre-Neuve, bien que ce pourcentage ne se retrouve pas dans le nombre des abonnés.

Est-il vrai que les tarifs locaux augmenteront si le CNCP étend ses services d'interurbains au reste du Canada? La réponse est un non catégorique. C'est ce que les compagnies de téléphone voudraient vous faire croire car elles essaient d'empêcher toute intrusion dans un marché dont elles ont maintenant le monopole.

Voici la manière dont elles essaient d'expliquer l'augmentation des tarifs. Elles savent quels sont les coûts que l'on peut directement attribuer à leur service d'interurbains. Elles savent quels sont les coûts imputables au téléphone installé à votre domicile, au fil qui relie votre domicile au poteau télégraphique, à son acheminement vers le central téléphonique et enfin, tout le système qui constitue ce dernier.

Elles prétendent que pour l'évaluation du prix de revient, tous ces frais vont être imputés au réseau téléphonique local. Nous savons que le téléphone est utilisé pour les appels interurbains, que le fil qui relie votre téléphone au poteau ainsi que les liaisons hertziennes qui aboutissent au central sont utilisées à cette fin. D'après elles, si elles avaient un concurrent, tous ces frais devraient être imputés à un central local et augmenteraient en conséquence, mais ce n'est pas vrai du tout:

*[Text]*

of nonsense. The rates will not go up as a result of CNCP's application. Indeed, they will not go up at all. The total cost to the Canadian subscriber will go down, because he is going to get long distance rates much more cheaply, and his local rates should not change at all.

**Mr. Baker:** I think it is interesting to note that the New Democratic Party is in favour of the existing monopoly in the telephone business. I would hate to see a monopoly existing in the Province of Newfoundland with one telephone company. In fact, I think there is not enough competition in the Province of Newfoundland, although we have a couple of telephone companies. It would be better if we had more competition. People would have a choice. I mean, when they got their telephones cut off by the telephone company because they could not pay a bill, they cannot get hooked back up because they have to pay the original bill plus all the interest for maybe five or ten years. No choice, Mr. Chairman.

I now want to go on to something else. I asked a question of VIA Rail when they were here before the committee the other day. I asked them why there was no co-ordination between the various branches of CN; why, when the train gets in to the station with people on it who want to go on a CN boat, to be transferred to a CN bus, there is no co-ordination of schedules. CN Marine could change the schedule of their boats, and somebody could be left for a day or two, waiting to go from the train to the boat. VIA Rail came back and said that this was not absolutely correct, that there is a short period of time waiting at North Sydney, Nova Scotia to get on a boat to go to Newfoundland. But I have the schedule of the CN boats. I notice in July the CN boats depart at 8 a.m., 10 a.m., and 5 p.m. Well, the train gets in at 8.45 p.m. I notice in December there is only one boat departing and that is at 10 a.m. And the train still gets in at 8.45 p.m.

**Mr. Forrestall:** That is what they do to us at Mirabel if you want to go south.

**Mr. Baker:** That is right. The fact of the matter is that VIA Rail probably did not know, came back to the committee in the afternoon and reported there was no such change. I thought I had misread the schedule, but I had not. I am wondering if you could comment on that.

**Mr. LeClair:** The easy answer would be to say that neither CN Marine nor VIA have anything to do with Canadian National.

**Mr. Forrestall:** Do you have an hotel in North Sydney?

**Dr. LeClair:** We are not involved at all in that schedule. We do not know; they do not report to us.

**Mr. Baker:** Okay.

**Mr. LeClair:** But that would be the easy answer.

**Mr. Baker:** Okay.

**Mr. LeClair:** It probably happened in the past as well.

*[Translation]*

la demande des Télécommunications CNCP n'aura pas pour effet d'augmenter les tarifs, qui devraient rester stationnaires. Le coût total devrait baisser pour l'abonné canadien, parce que le prix des appels interurbains va considérablement diminuer et les tarifs locaux devraient rester inchangés.

**M. Baker:** Il est curieux de constater que le Parti néo-démocrate donne son soutien à un monopole dans l'industrie du téléphone alors que, personnellement, c'est avec répugnance que je verrais une société quelconque détenir le monopole du téléphone dans la province de Terre-Neuve. Une concurrence accrue ne pourrait que nous profiter, car les gens auraient le choix. Ainsi, lorsqu'on leur coupe le téléphone parce qu'ils n'ont pas payé leur facture, on ne les raccorde plus au réseau parce qu'ils ont à payer la première facture augmentée de tous les intérêts accumulés pendant une période de cinq, peut-être dix ans. Ils n'ont pas le choix, monsieur le président.

Je voudrais maintenant passer à une autre question. Lorsque VIA Rail a comparu l'autre jour devant ce Comité, je leur ai demandé pourquoi il n'y avait pas de coordination entre les différentes branches du CN; pourquoi, par exemple, lorsqu'un train entre en gare avec des voyageurs qui ont une correspondance avec un bateau ou avec un autocar du CN, il n'y a pas d'harmonisation des horaires. CN Marine pourrait, par exemple, changer l'horaire de ses bateaux, faute de quoi il arrive qu'une personne passe un ou deux jours à attendre sa correspondance. On m'a répondu que ce n'était pas tout à fait exact, qu'il y avait une brève période d'attente à North Sydney, en Nouvelle-Écosse, avant le départ du bateau pour Terre-Neuve. Mais j'ai l'horaire des bateaux du CN et je constate qu'en juillet, le bateau du CN part à 08h00, 10h00 et 17h00, alors que le train arrive à 20h45. Je constate qu'en décembre, il n'y a qu'un seul départ de bateaux, à savoir 10h00 du matin, et que l'heure d'arrivée du train est la même, à savoir 20h45.

**M. Forrestall:** Il en va exactement de même à Mirabel, si vous voulez prendre un avion pour le Sud.

**M. Baker:** C'est exact. Ce qui s'est sans doute produit, c'est que VIA Rail ne savait probablement que répondre, a comparu de nouveau dans l'après-midi en déclarant que ce changement n'avait pas eu lieu. J'ai cru avoir mal lu l'horaire, mais je ne m'étais pas trompé, et j'aimerais savoir ce que vous avez à dire là-dessus.

**M. LeClair:** Il me serait facile de répondre que ni CN Marine ni VIA n'ont quoi que ce soit à faire avec le Canadien National.

**M. Forrestall:** Avez-vous un hôtel à North Sydney?

**M. LeClair:** Nous n'avons rien à voir avec cet horaire; nous n'en savons rien car ils ne sont pas en liaison avec nous.

**M. Baker:** Okay.

**M. LeClair:** Mais ce serait la réponse facile.

**M. Baker:** Très bien

**M. LeClair:** C'est probablement ce qui s'est aussi passé auparavant.



[*Texte*]

**Mr. Baker:** Yes, okay.

**Mr. LeClair:** We might try to give you a reason why it was so in the past, but this summer we have not been involved in those at all.

**Mr. Baker:** I think this highlights a problem we have as Members of Parliament. If we keep examining CN management on figures, stacks on the balance sheet, we never really get to the problems of transportation in Canada. I wondered, for example, why the witnesses, Mr. Lawless and our chief witness today, did not take the train. Did they come from Montreal this morning? The train left at 7.50 a.m. They could have been here at 9.50 a.m. You know, it is marvelous service provided by the train, and they could have gone over their notes along the way and been here in lots of time.

• 1240

You know, Mr. Chairman, I think if I were in the president's shoes I would pass an internal regulation that said all the chief executive officers should have to travel the train—that they should not be allowed to travel by car or travel by aircraft, they should travel by the train. When they are going to Newfoundland they would have to travel by the train, then the boat, and then the bus. They should have to, Mr. Chairman; it should be a regulation laid down that this is what they would have to do. Then, Mr. Chairman, when they got into North Sydney at 8.45 p.m. and had to wait until 10 o'clock the next morning to get the boat, and then they would have to sleep on the floor, with no restaurant open after 7 p.m. in the waiting room, then they would come back and would say there is something wrong here; there is no co-ordination.

They would ask CN Marine, and CN Marine would say that is not our fault; this is the way we schedule our boats. They would ask VIA Rail, and they would say that is not our fault; that is the way we schedule our trains. Somebody has to look into this.

The other problem, Mr. Chairman, I wanted to bring up is this. I want to ask somebody the question: Is not somebody overall responsible? Why can you not make a reservation by a bus that leaves Lewisporte in Newfoundland, or any other place, or Goobies, or some place—why can you not make a reservation by making one telephone call?

We have heard the witnesses talk about all the CN communications equipment they have. Yet you have to phone one place in Newfoundland to go by the bus, and then you have to phone North Sydney in order to take the boat, and then you have to phone another place to take the train. I am wondering, with all of these marvellous communications systems set up, why could you not have one place do all the reservations?

There has to be, Mr. Chairman, an overall view of communications. It is surprising to me, listening to VIA Rail and listening to CN Marine and listening to now CN tell me that there is no overall co-ordination at all, whereas there has to be. Mr. Chairman, I am telling them this: this has to change; this schedule has to change, because it is the poor people, the majority, who try to get across this country cheaply who take the train, who take the bus. They cannot be left 24 hours in

[*Traduction*]

**M. Baker:** Oui, très bien.

**M. LeClair:** Nous pourrions chercher la raison pour laquelle il en a été ainsi auparavant, mais nous n'avons rien eu à voir avec ces correspondances cet été.

**M. Baker:** Cela met en lumière l'une de nos difficultés en tant que députés. Nous pouvons, certes, examiner le bilan du CN et vérifier ses chiffres, mais nous n'en sommes pas moins complètement coupés des problèmes de transport au Canada. C'est ainsi que je me suis demandé pourquoi les témoins, M. Lawless et notre principal témoin de ce jour, ne sont pas venus en train. Sont-ils venus ce matin de Montréal? Le train qui quittait Montréal à 07h50 arrivait ici à 09h50, ce matin, et le service y est excellent, vous savez, vous auriez pu consulter vos notes en cours de route, et vous seriez arrivés à temps.

Si j'étais à la place du président du CN, monsieur le président, j'édicterais par règlement interne que tous les cadres voyageront dorénavant en train et uniquement en train, qu'ils ne seraient pas autorisés à voyager en voiture ou en avion. Pour aller à Terre-Neuve, ils prendraient le train, puis le bateau, puis l'autocar. Ce serait obligatoire, ça en ferait un règlement. Je vous assure qu'alors, monsieur le président, quand ils seront arrivés à North Sydney à 20h45 et auront dû attendre jusqu'à 10h00 du lendemain matin pour prendre le bateau, et qu'ils auront dû dormir par terre, dans la salle d'attente, tous les restaurants étant fermés après 19 heures, ils en reviendraient, les yeux dessillés sur le manque de coordination.

Ils soumettraient la question à CN Marine, qui répondrait qu'il n'y peut rien, que c'est l'horaire des bateaux. Ils s'adresseraient alors à VIA Rail, et obtiendraient la même réponse, mais il faudra bien un jour que quelqu'un s'attelle à cette question.

Il y a encore une autre question que je voulais soulever, monsieur le président, à savoir s'il n'y a pas quelqu'un qui est responsable pour l'ensemble des transports. Pourquoi n'est-il pas possible de faire une réservation, sur un simple coup de fil, pour un autobus qui part de Lewisporte, à Terre-Neuve, ou de Goobies, ou de tout autre endroit?

Les témoins nous ont longuement vanté le matériel de communication du CN; n'empêche que pour prendre l'autobus à Terre-Neuve, il faut téléphoner à un bureau, puis à un autre à North Sydney pour le bateau, et à un autre encore pour prendre le train. Est-il vraiment si difficile, avec une panoplie aussi impressionnante de moyens de communication, de centraliser les réservations?

Quelque part, monsieur le président, les communications devraient être regroupées et centralisées. Je n'arrête pas de m'étonner à entendre VIA Rail, CN Marine et maintenant le CN nous dire qu'il n'y a pas de coordination d'ensemble, alors qu'il devrait y en avoir. Et je ne puis leur dire qu'une chose, monsieur le président: il faut que cela change, il faut mieux articuler les correspondances sur cet itinéraire, car les sacrifiés, c'est la majorité des petites gens qui essaient de voyager à bon

[Text]

one location waiting for a hook-up with another CN subsidiary, with nobody appearing before the committee who can answer the questions or correct what is wrong.

**The Chairman:** Mr. Baker . . .

**Mr. Baker:** Have I gone overtime?

**The Chairman:** You have gone overtime, but it was because it was on a very interesting and very human approach, which you usually do take to these problems, that I let you run overtime. I do not know if anyone wants to handle that question about a centralized reservation. You made your comments, which I think are most interesting. I just wonder if there is anyone who wants to handle that question about a central reservation apparatus.

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, I just realized, when the hon. member was talking, that we were hiding under the coat of not being involved at all in CN Marine, not being involved at all in VIA—except that we are involved in the bus system in TerraTransport. So the three of them would have to get together to have that chain, because we do operate, through TerraTransport, the bus system. Perhaps this is something we could ask the surface administration of the Department of Transport to look into.

**The Chairman:** Mr. Baker has laid it on, and I think it is a very interesting point. I would be interested at some time before the committee what perhaps the answer is. Certainly if we can have a boxcar co-ordinator for boxcars and wheat, it should not be that impossible to have a passenger co-ordinator for passenger services that come off the island.

You are over your time. I thought it was most interesting, Mr. Baker, and very relevant. Now Mr. Blaikie.

**Mr. Blaikie:** Thank you, Mr. Chairman. One is attempted to abandon the questions one intended to ask and get into the ongoing argument about CNCP Telecommunications. Perhaps I will just for the record indicate that I do not accept the argument offered by the witnesses as to why rates would not go up if the CNCP application before the CRTC were to be accepted, and leave it at that and go on to those things I did want to comment on.

First of all, I have a few comments and then some questions, Mr. Chairman. With respect to the costing order, I also want to make it clear that I, for one, do not accept the rather innocent description of the relationship between CN and VIA, that it was simply a matter of cost recovery and not a question of CN making any money at the expense of VIA. I am aware of occasions on which VIA sought to justify certain actions; for instance, with respect to the camper special that goes from Winnipeg to Farlane, Ontario, it sought the basis of what it was costing them—that is, what CN was billing them for the maintenance of those cars. Most of those cars, for which they were being charged, had not seen the inside of the shop for

[Translation]

marché en train et en autocar. On ne peut les laisser attendre leur correspondance avec une filiale du CN pendant 24 heures avec tous ceux qui comparaissent devant ce Comité qui se dérobent à cette responsabilité et prétendent qu'il leur est impossible de remédier à cette situation.

**Le président:** Monsieur Baker . . .

**M. Baker:** Ai-je pris trop de temps?

**Le président:** Oui, effectivement, mais je vous ai laissé faire parce que vous mettez beaucoup de cœur et de passion dans ces questions. Vos observations étaient fort intéressantes, mais je ne sais pas s'il se trouvera quelqu'un pour reprendre cette question de système de réservation centralisée.

**M. Leclair:** Monsieur le président, pendant que le député avait la parole, je viens de me rendre compte que nous nous dérobions effectivement en disant que nous n'avions rien à voir avec CN Marine, ou avec VIA, alors que nous nous occupons effectivement du système de transport par autobus dit TerraTransport. Il faudrait que ces trois entreprises se concertent pour la coordination, parce que nous administrons le réseau d'autobus par le truchement de TerraTransport. Nous devrions peut-être demander à l'Administration des transports de surface du ministère des Transports d'examiner cette question.

**Le président:** C'est M. Baker qui a soulevé cette question, fort intéressante à mon avis, et j'aimerais que le Comité, par la suite, soit tenu au courant de la réponse. Puisqu'il existe un coordinateur pour les wagons ouverts transportant du blé, il ne doit pas être si difficile de nommer un coordinateur des voyageurs pour les services qui relient l'île au continent.

Votre temps est effectivement écoulé, monsieur Baker, mais votre question était fort intéressante et pertinente. Je donne maintenant la parole à M. Blaikie.

**M. Blaikie:** Je vous remercie, monsieur le président. On est tenté de laisser tomber les questions que l'on avait préparées pour intervenir sur la question des Télécommunications CNCP. Je voudrais simplement signaler pour le compte rendu que l'argument selon lequel les tarifs ne s'élèveront pas si la demande du CNCP au CRTC était acceptée ne m'a pas convaincu, mais je n'insisterai pas là-dessus et je vais passer aux commentaires que je voulais faire.

J'ai donc d'abord quelques observations à faire, et ensuite plusieurs questions à poser, monsieur le président. Je veux qu'il soit bien clair que pour ma part je n'accepte pas la description plutôt naïve des rapports entre le CN et VIA relativement au protocole des coûts. En effet, on prétend qu'il s'agit tout simplement d'un recouvrement de coûts et que le CN ne réalise pas de bénéfices aux dépens de VIA. Je connais certains cas où VIA a essayé de justifier certaines mesures comme par exemple le cas du campeur spécial qui va de Winnipeg à Farlane en Ontario. On a essayé de déterminer sur quoi étaient fondés les coûts réclamés. Le CN facturait VIA pour l'entretien de ces wagons. La plupart de ces wagons, pour lesquels on avait envoyé une facture, n'étaient pas entrés dans un atelier

[*Texte*]

years on end, and yet CN was charging them for the maintenance of that equipment.

• 1245

I think that is just one example, Mr. Chairman, of why there was an inadequacy in that costing order arrangement.

For the benefit of the remaining government members, I find it interesting that the economic forecasts contained in this statement by CN are so contrary to the optimistic rhetoric we have heard recently from the government as a result of its budget, and as a result of its November 8 statement. Industrial production is down and there is no immediate expectation of any upturn in traffic. It is interesting, from people who are actually on the ground in the economy—in this case literally on the ground, the railway—that the predictions and descriptions of what has already gone on in the last six to eight months are quite different from the rhetoric we hear from day to day in the House of Commons.

I would like to refer to the November 8 statement. It has been around for quite a while. On page 3, you talk about reduced traffic, meaning less work for the people who maintain rolling stock. I would like to submit, Mr. Chairman, that it is not a question of there being less work, it is a question of the company passing on its financial difficulties to its workers in the form of lay-offs and in the form of extended shutdowns. It is not as if there is no rolling stock out there to be repaired; it is not as if you could not keep people working, or that you had run out of equipment to repair. It is a question of accounting and a question of trying to maintain your profit picture for whatever reason. It seems to me to be increasingly clear that we have, through CN, an example of just how the banks—or whoever it is that lends CN money—call the shots, not just for CN but for everyone else. It seems to me that what you are about is preserving your credit rating on a number of occasions, both with respect to maintaining diversity in your operation and to maintaining your profit picture. All of these have to do with your continuing ability to borrow. I just see it as a further example, to make a sort of macro-economic comment, of how the people who control capital in this country are the people who make decisions and judgments which work their way right down throughout the system.

I suppose my first question, Mr. Chairman, is with respect to the five-year capital planning period. I was wondering if you could give us, at this time, any update. What is the prognosis with respect to the building of a new motor power shop in Transcona?

**Mr. LeClair:** Mr. Lawless will answer that question, Mr. Chairman.

**Mr. Lawless:** We have, in our five-year plan, an indication that we will have to renew our diesel shop and our locomotive shop in Transcona. Originally, when we first looked at the traffic projections for the early 1980s, we thought we would be

[*Traduction*]

d'entretien depuis des années et pourtant le CN exigeait des frais d'entretien pour ce matériel.

Cela me porte à croire, monsieur le président, qu'il y a des lacunes dans les ententes protocolaires de coûts.

Pour la gouverne des autres membres du parti ministériel, je signale qu'il est intéressant de constater que les prévisions économiques que l'on trouve dans l'exposé du CN sont contraires à la propagande optimiste faite par le gouvernement à l'occasion du budget, à l'occasion de son exposé économique du 8 novembre. La production industrielle est à la baisse et on ne s'attend pas à une augmentation du trafic ferroviaire dans l'immédiat. Pour des gens qui s'occupent vraiment d'un élément de base dans l'économie, il s'agit littéralement d'un élément de base, le chemin de fer, il est intéressant de constater que les prévisions et la description de la situation qui dure désormais depuis six ou huit mois sont tout à fait différentes de ce que l'on a entendu quotidiennement à la Chambre des communes.

Je voudrais revenir sur l'exposé économique du 8 novembre. Nous le connaissons depuis plusieurs mois et à la page 3, il est question du trafic ferroviaire à la baisse, ce qui signifie moins de travail pour les préposés à l'entretien du matériel roulant. Monsieur le président, l'essentiel n'est pas qu'il y a moins de travail mais plutôt que la compagnie fait subir le fardeau de ses difficultés financières aux travailleurs en les mettant à pied et en supprimant des services. Ce n'est pas qu'il n'y a pas de matériel roulant qui a besoin d'être réparé. Ce n'est pas qu'on ne peut pas garder les gens au travail parce qu'il n'y a pas de matériel à réparer. Il faut chercher plutôt du côté de la comptabilité et de l'acharnement à vouloir offrir un bilan bénéficiaire à tout prix. Il semble de plus en plus évident qu'avec le CN, on a un exemple frappant de la façon dont les banques, ou les autres bailleurs de fonds du CN, mènent le bal, non seulement dans le cas du CN mais dans tous les cas. Il me semble que vous cherchez avant tout à préserver votre réputation de solvabilité dans tous les cas, sur le plan de la diversité de vos services comme sur le plan de votre marge bénéficiaire. Dans tous les cas, on constate que vous voulez à tout prix garder votre possibilité d'emprunter. Si vous me permettez de faire une remarque sur la macro-économie, je constate un autre exemple de la façon dont les gens qui contrôlent les capitaux au Canada sont ceux qui prennent des décisions et portent des jugements dont le système actuel leur permet de profiter totalement.

Monsieur le président, ma première question porte donc sur la période quinquennale de planification du capital. Avez-vous déjà une mise à jour? Qu'est-ce qu'on prévoit pour ce qui est de la construction d'un nouvel atelier de moteurs à Transcona?

**M. LeClair:** M. Lawless répondra à votre question.

**M. Lawless:** Dans notre plan quinquennal, il est prévu que nous renouvellerons notre atelier de diesel et de locomotives à Transcona. Au départ, quand on a étudié les prévisions sur le trafic ferroviaire au début des années 80, on s'est dit qu'on



[Text]

building that shop in 1986. We think now, based on the planning we have put forward, we will probably build that in 1988—late 1987 or 1988. It depends very much on the level of activity that will take place in western Canada. As a result of the 1982 recession and a bit of a slowdown in 1985, we feel we will be able to get by with our existing plant and we will not go onstream with that until 1988.

• 1250

**Mr. Blaikie:** With respect to the prototype hopper car that is nearing completion there, when do you expect that a decision would be made about the suitability of the car and about where and when it might be manufactured?

**Mr. Lawless:** As we agreed with the earlier agreement that we would undertake a construction of a lightweight prototype car for grain in western Canada, we undertook early this spring to construct the it. It will be unveiled within the next week, and you will be able to go down to Transcona and see it anytime within the next 10 days.

We expect to put that on test before the end of this month, and we will run an underload on the branch lines until about mid-August. We should then be able to evaluate the performance and decide whether the specifications we undertook the construction from are sound. We would then be in a position to determine whether it can do the job it was designed to do.

**Mr. Blaikie:** I would like to ask a question about the streamlined reporting relationships in the new structure. Perhaps I could ask it in a hypothetical way. I would presume, Mr. Lawless, that you now report to the Chairman of the Board, Mr. LeClair.

**Mr. Lawless:** I do.

**Mr. Blaikie:** I would like to ask you whether if a new structure was to be created in which there was someone between you and Mr. LeClair you would regard that as streamlining; and secondly, whether you would not judge that to be a downgrading of your position in the hierarchy, if you were not reporting directly to the person you used to report to but rather through someone else.

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, the question has been directed to Mr. Lawless.

**The Chairman:** It sounds like short circuit to me, but keep going.

**Mr. Lawless:** I think I would answer it this way. Every organization has to be designed to meet the situation of the day, and at Canadian National, we have an organization that has been in place since 1961: five regions and a three-tiered organization. In designing our new structure we are trying to meet the needs of the company today. I do not really believe we are seeing any downgrading at all.

**Mr. Blaikie:** Mr. Lawless did not answer my question. What I'm getting at was the status of Winnipeg in the hierarchy.

[Translation]

pourrait construire cet atelier en 1986. D'après la planification que nous avons faite, cette construction ne se fera qu'en 1988, ou à la fin de 1987. Cette construction est grandement tributaire des activités de l'ouest du pays. Par suite de la récession de 1982 et en partie par suite du recul que nous avons connu en 1985, nous pensons que nous pourrions nous contenter de l'atelier actuel et voilà pourquoi nous reportons la nouvelle construction à 1988.

**M. Blaikie:** Quand pensez-vous prendre une décision concernant le prototype de wagon-trémie qui est presque au point afin de déterminer l'opportunité d'utiliser ce wagon et le lieu et le moment où il sera manufacturé?

**M. Lawless:** En vertu d'un accord précédent, nous avons accepté d'entreprendre la construction d'un wagon prototype léger pour le transport des céréales dans l'ouest du Canada et nous en avons commencé la construction au début du printemps. Le prototype sera terminé d'ici une semaine et vous pourrez aller l'examiner à Transcona n'importe quand dans les dix jours qui suivront.

Nous espérons pouvoir faire les essais d'ici la fin du mois et nous nous en servirons pour transporter des chargements réduits sur les lignes secondaires jusqu'au milieu du mois d'août. Ainsi, nous pourrions en évaluer la performance et décider si les cahiers des charges dont nous nous sommes servis pour la construction sont valables. Nous pourrions donc ainsi déterminer si le wagon répond à l'utilisation envisagée.

**M. Blaikie:** Je voudrais vous poser une question concernant les communications hiérarchiques dans la nouvelle structure. Permettez-moi de la poser de façon hypothétique. Monsieur Lawless, je présume qu'actuellement vous rendez des comptes au président du Conseil d'administration, M. LeClair.

**M. Lawless:** Oui.

**M. Blaikie:** Si l'on créait une nouvelle structure avec un intermédiaire entre vous-même et M. LeClair, verriez-vous cela comme une hiérarchisation? Deuxièmement, estimeriez-vous que ce serait là une diminution de vos fonctions dans la hiérarchie, puisque désormais vous ne rendriez pas directement des comptes à la personne à laquelle vous en rendiez autrefois puisque vous devriez passer par un intermédiaire?

**M. LeClair:** Cette question s'adresse à M. Lawless, monsieur le président.

**Le président:** Quant à moi, cela ressemble à un court-circuit mais poursuiviez.

**M. Lawless:** Voici la réponse que je vais vous donner. Chaque organisation doit être conçue pour répondre à une situation ponctuelle, et au Canadien National, l'organisation existe depuis 1961: il y a cinq régions et une organisation à trois niveaux. En concevant la nouvelle structure, nous essayons de répondre aux besoins actuels de la compagnie. Je ne pense pas que ce faisant nous procédions à des rétrogradations.

**M. Blaikie:** M. Lawless n'a pas répondu à ma question. Je songeais plus précisément au statut de Winnipeg dans la

[Texte]

When we had five regions, Winnipeg would report directly to Montreal as a regional headquarters. It now reports through Edmonton to Montreal, and I do not think Winnipeggers can come to any other conclusion but that Winnipeg as a part of the CN administrative structure has been pushed down a peg. I keep hearing from the Minister of Transport that Mr. Fletcher's position, which was left open, will be replaced. I keep hearing that it is going to be next week and the next week and the next week. I wonder whether it has already happened or what significance it will be if it ever does.

**Mr. Lawless:** It will be finalized, and there will be a person in place before the end of this month.

**The Chairman:** That is fine for now, Mr. Blaikie, because we will have one more questioner before the noon adjournment. It does not work out quite perfectly if you are going to go your nine minutes. Mr. Gray.

• 1255

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Thank you, Mr. Chairman. I would like to finish this first session with a couple of friendly questions for the gentlemen that are here this morning.

To continue on the comment that Mr. Baker made a short while ago, I think what happens is that the general population tends to believe that in scheduling, our schedules are made—whether it be air, rail or marine—for Members of Parliament and for civil servants. The people in regions like mine, in the Gaspé area, the general population do not feel the service is there for them, but only for the few.

I think there exists in the minds of . . . I know particularly for eastern Canadians, and I would assume it is the same in the west, that if we talk about CN we talk about VIA. There is utter confusion. On the part of an employee for VIA, if something goes wrong they say it is CN's fault. If something goes wrong with CN they say it is VIA's fault. As I said in the beginning, it is a very friendly question. I would like to know this morning, gentlemen, since VIA has taken over part of the operations, especially concerning passenger service, do you gentlemen think that our transportation service is better in Canada today because of VIA Rail, or would we be better off if we had left it all with CN?

**Mr. Forrestall:** You do not have to answer that.

**Mr. LeClair:** I was just going to say, Mr. Chairman, I hope you will allow me not to answer that one.

**The Chairman:** I suppose, but . . .

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman, these are questions my constituents have asked me.

**The Chairman:** Mr. Forrestall is intervening.

[Traduction]

hiérarchie. Quand il y avait cinq régions, Winnipeg rendait directement des comptes à Montréal, au siège social régional. Désormais, Winnipeg passe par Edmonton pour arriver à Montréal et je ne pense pas que les gens de Winnipeg puissent s'empêcher de conclure que Winnipeg fait partie de la structure administrative du CN mais qu'elle a reculé d'un cran. Le ministre des Transports dit que le poste de M. Fletcher, qui n'a pas de titulaire actuellement, sera remplacé. On ne cesse de dire que c'est pour la semaine suivante, et l'autre d'après et l'autre d'après. Je me demande si la restructuration a véritablement été faite, mais je me demande jusqu'à quel point elle l'est et, dans l'affirmative, ce qu'elle donnera si jamais elle l'est.

**M. Lawless:** Cela se fera et on nommera quelqu'un d'ici à la fin du mois.

**Le président:** Monsieur Blaikie, je dois vous arrêter là, mais nous aurons l'occasion de poser d'autres questions avant d'ajourner à midi. Cela ne va pas sans anicroche si vous voulez utiliser vos neuf minutes. Monsieur Gray.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Merci, monsieur le président. Je voudrais en terminant cette première séance poser quelques questions amicales aux témoins de ce matin.

Je reviens sur les remarques que M. Baker a faites tout à l'heure car je pense que la population a tendance à croire que les horaires des chemins de fer ou des compagnies aériennes et maritimes sont fixées pour convenir aux députés et aux fonctionnaires. Les gens de région comme la mienne, la région de Gaspé, n'ont pas l'impression que le service s'adresse à eux, à part quelques-uns.

Dans l'esprit de beaucoup de Canadiens de l'est du pays, et je suppose que c'est la même chose dans l'Ouest, le CN et VIA sont confondus. C'est la plus grande confusion. Les employés de VIA disent que c'est la faute du CN quand quelque chose ne va pas et inversement. Comme je vous l'ai annoncé tout à l'heure, ma question est très amicale. Je voudrais que vous me disiez ce matin, messieurs, puisque VIA a repris une partie de l'exploitation, le service voyageurs notamment, si vous pensez que notre service de transport est mieux loti depuis la venue de VIA Rail ou s'il aurait mieux valu ne rien changer et garder le CN?

**M. Forrestall:** Vous n'êtes pas obligés de répondre à cette question.

**M. LeClair:** Monsieur le président, c'est précisément ce que j'allais demander. J'espère que vous me permettez de ne pas répondre à cette question.

**Le président:** Je suppose que oui, mais . . .

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, ce sont là des questions que mes commettants m'ont posées.

**Le président:** M. Forrestall est intervenu.

## [Text]

**Mr. Forrestall:** I think to the degree that the decision with respect to the establishment of VIA as a separate corporation was a political, government process, perhaps we will understand if the chairman of the board does not feel he should tread into those waters.

**The Chairman:** At four minutes before one o'clock, I am not going to get into any argument over this question.

**Mr. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman, I will go on with my second friendly question.

**The Chairman:** Go to your second friendly question. Quite frankly, Mr. Forrestall, I do not have any difficulty with the question of Mr. Gray to Dr. LeClair. I would be amazed if I did not know his answer. Whether he believes it or not . . . Well, I had better not reflect on that. Anyway, Mr. Forrestall intervened. You are not pushing me, Mr. Gray, so ask your second friendly question.

**Mr. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine):** Thank you. I think what probably happens, in being a new member of this committee, a Crown corporation . . . If you make a profit the general population feels that Crown corporations should not make a profit; if they do, they should lower their fares. The second thing is that if you lose, you are in hot water also. In other words, what I am saying is that you are damned if you do and you are damned if you do not.

In my area particularly, there is a lot of CN-owned real estate. When I am talking about CN real estate, I am talking about CN lands. I have constituents in the Causapsal area who are in the process of bargaining with CN there now in order to buy, because they are paying rent. They own their houses, but are paying rent on CN real estate. I wonder once again, gentlemen, whether it is the proper policy . . . We are not talking in terms of millions here, we are talking about land that the CN could not use that individual homeowners have developed. Now they are being penalized, because their rents are going up on CN properties. I wonder in general if you could comment on the fact that these homeowners, in order to sell . . . Some of them are getting up in age and what not, and because they do not have long-term leases they are having problems selling their homes. What is the general policy on that?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, again, that is a very, very important question, because it brings a notion of the CGR lands, which do not belong to us, the government-owned land, which we manage. I know the particulars you are talking about, because there have been some representations at my level for this. Unfortunately, in many cases we cannot sell that land, because it is not ours. We have to have an Order in Council. It is a very, very long and lengthy process; most of the time we give up because it is so difficult. We have been making representations for many years now to have that issue settled once and for all.

The policy is that land that is declared surplus to railway present or future use we are not interested in. By and large—especially the small ones that you are talking about in small communities—by and large those will be sold. Our problem is the constraint that in many instances we do not own them. We

## [Translation]

**M. Forrestall:** Jusqu'à un certain point, la décision de créer une société distincte, VIA Rail, était une décision politique, du gouvernement, et on comprendra que le président du conseil d'administration ne voudra pas se mouiller.

**Le président:** Il est 12h56 et je n'ai pas l'intention de me lancer dans un débat sur cette question.

**M. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, je vais donc passer à ma deuxième question amicale.

**Le président:** Allez-y. En toute franchise, monsieur Forrestall, je ne vois pas d'inconvénient à ce que M. Gray pose cette question à M. LeClair. Je serais étonné qu'il ne connaisse pas la réponse. Qu'il le croie ou non . . . Il vaudrait mieux que je me taise. De toute façon, M. Forrestall est intervenu. Monsieur Gray, puisque vous n'insistez pas, posez votre deuxième question amicale.

**M. Gray (Bonaventure—Iles-de-la-Madeleine):** Merci. Je suis tout nouveau, au Comité, et il s'agit ici d'une société de la Couronne . . . Vous réalisez un bénéfice, mais le grand public estime que les sociétés de la Couronne ne devraient pas en réaliser et, éventuellement, elles devraient réduire leurs tarifs. Si vous faites face à un déficit, vous êtes dans une mauvaise passe également. En d'autres termes, vous perdez, quoi que vous fassiez.

Dans ma région en particulier, le CN détient beaucoup de propriétés foncières. Il s'agit des terres du CN. Dans la région de Causapsal, des commettants sont en train de négocier avec le CN pour acheter des terres, car actuellement ils versent un loyer à la Société. Ces gens sont propriétaires de leur maison mais ils versent un loyer au CN pour le terrain. Messieurs, je me demande si c'est là une bonne politique? Il ne s'agit pas de millions de dollars car ce sont des terres que le CN ne pouvait pas utiliser et qui faisaient l'affaire de propriétaires. Actuellement, ils sont lésés car les loyers du CN montent. Pouvez-vous me dire de façon générale ce que vous pensez de la situation car ces propriétaires, pour vendre . . . Certains avancent en âge et parce qu'ils n'ont pas de baux à long terme, ils ont du mal à vendre leur propriété. Quelle est la politique générale à cet égard?

**M. LeClair:** Monsieur le président, cette question est extrêmement importante car elle soulève tout le problème des terres de la Couronne qui ne nous appartiennent pas mais que nous gérons pour le gouvernement. Je connais bien le cas auquel vous faites allusion car on m'a pressenti. Malheureusement, dans beaucoup de cas, nous ne pouvons pas vendre les terres car elles ne nous appartiennent pas. Il faut un décret du conseil pour le faire, ce qui est un processus long et laborieux. La plupart du temps, nous devons y renoncer car c'est trop difficile. Il y a des années que nous faisons des démarches pour que cette question soit réglée une fois pour toutes.

La politique veut que les terres qui sont déclarées excédentaires du point de vue des chemins de fer, pour un usage présent ou futur, ne nous intéressent pas. *Grosso modo*, surtout les petits lopins dont vous parlez dans de petites collectivités, ces terres seront vendues. La difficulté vient du fait que dans



[Texte]

just manage them on behalf of the so-called CGR, the Canadian Government Railway, old CGR, and it is extremely complicated. For many many months, for years, Public Works would have liked to have had them and have had them manage those lands. A lot of the rail lands which are absolutely essential for rail do not belong to us; therefore we cannot sell them. That is a constraint. Most often they do not belong to us. They are not declared surplus for rail; they may be for a while, so therefore we will lease. In most instances, they do not belong to us and we cannot sell them.

• 1300

**Mr. Gray (Bonaventure-Îles-de-la-Madeleine):** I have just one last remark, Mr. Chairman, if I could go back to CN and VIA. I would hope for the people in eastern Canada, and all Canadians in general, that at some point in time there will be a clear definition of the differences between CN and VIA.

**Mr. LeClair:** I understand legislation is coming up.

**The Chairman:** We hope there is legislation; but just before we adjourn—I have heard this before and I am glad Mr. Gray asked that second question—you say there are constraints. Is the constraint a necessity of an Order in Council to convey the interest so that something could be done about it?

**Mr. LeClair:** It is not only Order in Council. That in itself is a constraint, but there is more than that.

**The Chairman:** In view of the time here—and we want to adjourn because hopefully we can commence sharply at 3.30 p.m., since the afternoon might not be quite as long as I know you would like it to be and or as members would like it to be, or visa versa—I wonder, Mr. Gray, if we could get an explanation in writing on that issue, without a long letter, perhaps as to what . . .

**Mr. LeClair:** Certainly.

**The Chairman:** Could we get a letter to all members, because it is a larger issue than just the locale Mr. Gray asked about. I must say I would also be interested in the letter or memo about the history and the problems, and what you recommend. Contrary to Mr. Baker's earlier admonition in the negative sense at his peroration about the state of co-ordination, this is one of the reasons we are not the co-ordinators of transport. However, we certainly do have an interest in it and sometimes things like this do come out of meetings, that pressure can be brought in the proper places to move things along.

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, with your permission, I will send you a letter for distribution if you want.

[Traduction]

plusieurs cas nous ne sommes même pas les propriétaires. Nous ne faisons que gérer ces terres au nom de ce que l'on appelle le Chemin de fer du gouvernement canadien, l'ancienne société, et c'est extrêmement compliqué. Pendant de nombreux mois, pendant des années, le ministère des Travaux publics aurait voulu avoir ces terres pour les gérer. D'autre part, beaucoup des terres qui sont essentielles au chemin de fer ne nous appartiennent même pas si bien que nous ne pouvons pas les vendre. Nous sommes donc coincés. La plupart du temps les terres ne nous appartiennent pas et elles ne sont pas pour autant déclarées excédentaires. Quand elles le sont, nous les louons. Dans la plupart des cas, elles ne nous appartiennent pas et nous ne pouvons les vendre.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, je voudrais revenir sur le tandem CN et VIA pour faire une dernière remarque. Dans l'intérêt des gens de l'est du pays et dans celui de la population canadienne en général, j'espère qu'on donnera un jour ou l'autre une définition précise de la différence entre les deux sociétés.

**M. LeClair:** Si je ne m'abuse, on est en train de rédiger un projet de loi à cet effet.

**Le président:** Nous espérons de tout coeur qu'il y aura un projet de loi, mais juste avant de lever la séance, je voudrais que vous développiez un peu les contraintes auxquelles vous avez fait allusion. Je suis ravi que M. Gray ait soulevé cette question. La contrainte existe-t-elle du fait qu'il faut un décret du conseil pour liquider les intérêts que vous avez dans ces terres, pour faire quelque chose?

**M. LeClair:** Il y a plus que cette exigence. Il y a en effet le décret du conseil qui est nécessaire mais il y a autre chose.

**Le président:** Nous souhaitons lever la séance immédiatement parce que nous voulons commencer dès 15h30. Cet après-midi, nous n'aurons peut-être pas tout le temps que certains d'entre vous souhaiteraient avoir, mais il se fait tard. Monsieur Gray, peut-être vous contenteriez-vous d'une réponse écrite là-dessus . . .

**M. LeClair:** Volontiers.

**Le président:** Pouvez-vous envoyer copie de cette lettre à tous les membres du Comité car le problème déborde la circonscription de M. Gray. J'aimerais que dans votre lettre vous nous parliez de l'historique et des problèmes que cela suscite et que vous nous donniez une idée de ce que vous recommandez. Malgré les admonestations de M. Baker tout à l'heure, quand il a fait des remarques négatives au sujet de la coordination, je vous dirai que c'est une des raisons pour lesquelles nous ne sommes pas les coordonnateurs du transport. Toutefois, nous nous intéressons à la question et parfois ce genre de question est soulevée lors de nos séances. Nous pouvons certainement faire les pressions nécessaires aux paliers qui conviennent pour faire avancer les choses.

**M. LeClair:** Monsieur le président, avec votre permission, je vous écrirai à vous-même et vous pourrez faire distribuer la lettre.

## [Text]

**The Chairman:** We then will send it to all members of the committee.

This committee is adjourned until 3.30 p.m.

## AFTERNOON SITTING

• 1534

**The Chairman:** Colleagues and gentlemen, I see a quorum for the purpose of taking evidence. I appreciate members being able to get here at 3.30 p.m. because of the votes that may occur later on today. I see the CN officials are at the table, gentlemen, so I will proceed.

Dr. LeClair, over the noon hour I had some consultations and some information. I also had a brief conversation with the Minister of Transport. I am not going to attribute this to him directly, but I really think in terms of open government and also the procedure followed by Public Works as a government policy—which I think is the relevant matter—the winning contractor is published, and the amount of the tender is published. In fact, it goes so far in Public Works that after 30 days, or in fact the day the tenders close, an hour later you can find out if you have won. You may not find out about the other bids, but eventually and within a 30-day period you can actually find out the bids for individual tenders who did not win. It goes that far. It is not just for Members of Parliament; anyone in the public can get it, even though it is not published in the papers.

• 1535

I think what brings it to mind, and why I did not really want to talk to you off the record in a sense, so that it stays on the record, is because Mr. Belsher, who brought this matter up this morning, unfortunately cannot be here this afternoon because of his House duty. But I have the correspondence he wrote to CN, in fact to Mr. Lawless, of April 22, with the reply of Mr. Lawless on May 9. I am not going to be pejorative—and Mr. Belsher can plead his own case—but in the letter of April 22, of which in fact we can get copies to circulate to members, the question was directly put as to the practice of CN. So certainly there has been notice that this matter most likely would be coming up.

Quite frankly, as committee chairman I do not see why we should not be any more in a position of the Department of Public Works. And as chairman, I am certainly going to allow the question as to who won the tender and the amount. Then for purposes of competition, which might be an element in future bidding, not the individual items at this stage per unsuccessful tenders but a question as to the range of tenders, I really cannot see an objection to that. To be fair to the

## [Translation]

**Le président:** C'est cela, nous l'enverrons à tous les membres du Comité.

Le Comité interrompt les travaux pour les reprendre à 15h30.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le président:** Mes chers collègues, messieurs, nous avons le quorum nécessaire pour entendre des témoignages. Je suis heureux que les députés aient pu se rendre ici pour 15 h 30 car il y aura peut-être des votes plus tard cet après-midi. Je vois que les représentants du CN sont à la table, messieurs, donc nous allons commencer.

Monsieur LeClair, à midi j'ai fait quelques consultations et reçu des renseignements. J'ai également eu une brève conversation avec le ministre des Transports. Je ne veux pas lui attribuer directement des propos, mais je pense que pour ce qui est d'avoir un gouvernement ouvert ainsi que des procédures suivies par le ministère des Travaux publics conformément à la politique gouvernementale—et je pense que c'est ici la question en cause—le nom de l'entrepreneur choisi est publié, tout comme le montant de sa soumission. De fait, au ministère des Travaux publics on va jusqu'à faire en sorte que vous puissiez savoir si vous avez été choisi trente jours après, au plus tôt une heure après la fermeture des soumissions. On ne vous dira peut-être pas quelles étaient les autres soumissions, mais éventuellement et dans une période de trente jours vous pouvez connaître les montants soumissionnés par les soumissionnaires qui n'ont pas été choisis. On va jusque là. Cette information n'est pas réservée aux députés; toute personne intéressée peut l'obtenir, même si ce n'est pas publié dans les journaux.

Ce qui m'amène à parler de cela est la raison pour laquelle je ne voulais pas vous en parler en privé, afin que cela fasse partie du compte rendu, c'est que M. Belsher, qui a soulevé cette question ce matin, ne peut malheureusement être ici cet après-midi en raison de ses responsabilités à la Chambre. Cependant j'ai ici copie d'une lettre qu'il a envoyée au CN, à M. Lawless plus précisément, en date du 22 avril, ainsi que la réponse de M. Lawless datée du 9 mai. Je ne ferai pas d'observations péjoratives—et M. Belsher peut plaider sa propre cause—mais dans cette lettre du 22 avril dont les députés pourraient obtenir copie, M. Belsher a posé directement sa question relativement aux pratiques du CN. Vous avez donc certainement été prévenus que cette question serait probablement soulevée.

Honnêtement, en ma qualité de président du Comité, je ne vois pas pourquoi nous ne devrions pas être dans la même position que le ministère des Travaux publics. En ma qualité de président, je permettrai certainement qu'on demande qui a été choisi et quel est le montant de la soumission. Aux fins de la concurrence, ce qui pourrait bien être un élément lors de soumissions futures, je ne vois pas pourquoi on ne pourrait demander des renseignements non pas sur le détail des

## [Texte]

Minister of Transport, it was behind the curtain that I put that proposition to him and, again, it was done very quickly. But there was no immediate objection to that proposition. I feel stronger about it now, having got the memorandum on procedures from the Department of Public Works.

You may want to comment on it, but I really think this is a carryover of administrative decisions from the past rather than actually any acute policy decision of a government. As you well know, there was in terms of salaries which, as opposition members, we whittled away at for years and years until finally—and quite properly, I think—we have now the permission and the Prime Minister has endorsed the concept of a range. That is fair, perhaps, to individuals concerned. I think the range of unsuccessful tenders—not the individual items of the individual tenderer—is also fair.

So really, if Mr. Belsher were here, he would be putting those questions to you and I certainly would be allowing them, unless you or your officials have some violent objection.

Quite frankly, I can say to you that as far as other Crown corporations appearing before this committee are concerned, obviously we will be adopting the same policy.

**Mr. J. Maurice LeClair (Chairman and Chief Executive Officer, Canadian National Railway Co.):** Mr. Chairman, thank you for the clarification. We did indeed, over the luncheon period, take a good look at this. First of all, the policy we have is a board policy that has been in place in Canadian National since 1962. Also, we have ascertained that neither Air Canada nor VIA do it differently from what we do, and perhaps it may be a point that all Crown corporations might do it that way.

We take, however, your representation about answering specifically the question from the hon. member this morning. We do not have the exact answer with us, but we will try to come back with it. But I think we have now the problem of the overall policy that we should be looking at and taking a second look. For example, right now we would not be empowered to . . . unless we decided to go against board policy, which after all is the legal authority. We can change this very readily.

Mr. Lawless discussed this with his people in that business at noon, and he may have a few comments as to why we do it that way. I am not so sure, Mr. Chairman, whether you want to hear those right now.

**The Chairman:** I do not know; I am in the hands of the committee. We want to get on with questioning. Perhaps, because Mr. Belsher is not here, of help might be a letter to him further to Mr. Lawless' letter, which was a sort of general acknowledgment and kind words, although actually, Mr. Lawless, very interesting. In your letter of May 9, you

## [Traduction]

soumissions rejetées, mais bien sur l'éventail des montants soumissionnés. Pour être juste envers le ministre des Transports, je dois précéder que je lui a présenté cette proposition derrière le rideau, et ce très rapidement. Il n'a pas eu d'objection immédiate à cette proposition. Je suis plus convaincu de sa valeur maintenant que je connais les procédures du ministère des Travaux publics.

Vous voudrez peut-être répondre à mes propos, mais je pense vraiment que cela est une retombée de décisions administratives prises dans le passé, plutôt que la conséquence d'une décision de politique prise par le gouvernement. Comme vous le savez bien, pour ce qui est des salaires nous avons maintenant la permission de divulguer l'éventail possible des rémunérations, un principe que le Premier ministre a appuyé. Quand nous étions dans l'Opposition, nous avons longtemps insisté pour obtenir cette information jusqu'à ce que finalement—et très justement à mon avis—on en vienne à la situation actuelle. Cela est équitable envers les personnes en cause. Je pense qu'il est également équitable de révéler l'éventail des soumissions rejetées—mais non pas le détail de chaque soumission.

Si M. Belsher était ici il vous poserait ces questions et je lui permettrais certainement de le faire, à moins que vous-même ou vos collègues ne s'y opposent violemment.

Nous adopterons évidemment la même politique pour les autres sociétés d'État qui comparaitront devant ce Comité.

**M. J. Maurice LeClair (président et directeur général, Société de chemins de fer canadien national):** Monsieur le président, je vous remercie pour cette précision. A l'heure du déjeuner nous avons de fait examiné cette question de près. Tout d'abord la politique en vigueur au Canadien national a été adoptée par le Conseil de direction en 1962. Nous nous sommes également assurés que Air Canada et VIA ne procèdent pas différemment de nous, et il est peut-être vrai que toutes les sociétés d'État procèdent de cette façon.

Cependant nous acceptons votre demande de répondre précisément à la question que le député a posée ce matin. Nous n'avons pas ici la réponse exacte, mais nous essayerons de vous la procurer. Nous avons maintenant le problème de cette politique globale que nous devrions réexaminer. Par exemple, présentement nous ne serions pas autorisés à . . . à moins que nous décidions de ne pas respecter la décision du Conseil qui, après tout, constitue l'autorité juridique. Nous pourrions modifier cette politique très facilement.

Ce midi M. Lawless a discuté de cette question avec ses collègues qui travaillent dans ce domaine; il fera peut-être quelques observations sur les raisons pour lesquelles nous procédons de cette façon. Monsieur le président, je ne sais trop si vous voulez entendre ces observations maintenant.

**Le président:** Je ne sais pas non plus; je m'en remets aux membres du Comité. Nous voulons commencer à poser les questions. Puisque M. Belsher n'est pas ici, il serait peut-être utile de lui envoyer une lettre pour faire suite à la missive de M. Lawless qui était en quelque sorte un accusé général et une formule polie, quoique cette lettre de M. Lawless soit assez



*[Text]*

acknowledged with thanks the letter of Mr. Belsher, but then in terms of the specific point Mr. Belsher raises, you quote:

I have asked Mr. Franklin, executive vice-president, to provide you with what information is appropriate regarding the tendering position of the CN pavilion at Expo '86, and you may expect to hear from him directly.

• 1540

Now, I cannot speak for Mr. Belsher, who sits behind me in the same row in the House of Commons, but I got the intimation from Mr. Belsher in the conversation I had with him just before Question Period . . . I do not know whether or not he talked to Mr. Franklin, so perhaps I had better not give you the intimation. Oh, I will say it anyway. I think he thought he was getting a little run around, quite frankly. Having been in his position before—Crown corporations in opposition, never in government—I can identify with him.

So I am not going to be too hard on this today. I think I would appreciate, as chairman, a letter to the clerk . . .

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, I am informed by Mr. Franklin that he did indeed answer Mr. Belsher 10 days ago.

**The Chairman:** And what was the answer? It was no different from what we have heard here today.

**Mr. R.C. Franklin (Executive Vice-President, Canadian National Railways):** Yes, that is correct, but the reply did go out explaining the policy as it was explained here just now.

**The Chairman:** Okay. There is really nothing further to be added from Mr. Franklin. But I would like to know what the reasons are for this thing. Quite frankly, as I say, I am not privy to the reasons why Mr. Belsher wants it. I think it is in the public domain and I certainly intend, unless ruled otherwise, to ask other Crown corporations to answer that type of question in the future.

The irony of it is that it never came up with VIA; it did not come up with Air Canada. Well, Air Canada is coming before us on June 18. But the amazing thing to me, as a member for 20 years and a member of this committee for many, many years, is that I have never really heard the discussion on tendering policies, so we were all caught flat-footed.

**Mr. Taylor:** Could I make a short comment?

**The Chairman:** Yes, please.

**Mr. Taylor:** I am very interested in this topic because for years in the Province of Alberta they opened their tenders in the Department of Highways before the Minister and the deputy, and there was discontent throughout the province and in the legislature. When it became my responsibility, I decided there is nothing to hide; things are being done properly. But I opened it up and said anybody could come, and for years after that it was never mentioned in the legislature because every contractor who came could look at the records. The press was

*[Translation]*

intéressante. Dans votre lettre du 9 mai, vous accusez réception de la lettre de M. Belsher et l'en remerciez; puis pour ce qui est de la question précise soulevée par M. Belsher, vous dites:

J'ai demandé à M. Franklin, vice-président exécutif, de vous donner l'information pertinente relativement aux soumissions pour le pavillon du CN à Expo '86, et vous pouvez attendre une réponse de lui directement.

Je ne peux parler au nom de M. Belsher qui s'assoit derrière moi dans la même rangée à la Chambre des communes, mais d'après ce que j'ai compris de la conversation que j'ai eue avec M. Belsher quelques instants avant le début de la période des questions . . . Je ne sais pas s'il a parlé à M. Franklin, alors il serait peut-être préférable que je ne vous en dise pas plus. Oh! Et puis je vais vous le dire de toute façon. D'après moi, il a eu l'impression de se faire emberlificoter. Puisque j'ai déjà été dans sa position—sociétés d'État dans l'Opposition, jamais au gouvernement—je sympathise avec lui.

Alors je n'insisterai pas trop sur cette question aujourd'hui. À titre de président, j'apprécierais qu'on envoie une lettre au greffier . . .

**M. LeClair:** Monsieur le président, M. Franklin m'apprend qu'il a répondu à M. Belsher il y a dix jours.

**Le président:** Et qu'a-t-il répondu? Ce n'était pas différent de ce que nous avons entendu ici aujourd'hui.

**M. R.C. Franklin (vice-président exécutif, Chemins de fer Canadian National):** C'est exact, mais dans ma réponse j'explique la politique comme on l'a expliquée à l'instant.

**Le président:** D'accord. Il n'y a rien de plus que M. Franklin pourrait ajouter. Cependant, j'aimerais connaître les raisons de cette affaire. Comme je l'ai dit, je ne sais pas pourquoi M. Belsher a posé cette question. Ces renseignements sont accessibles au public et à moins qu'on en décide autrement, j'ai certainement l'intention de demander à d'autres sociétés d'État de répondre à ce genre de questions à l'avenir.

Ce qui est ironique, c'est qu'on n'a jamais posé cette question à VIA, non plus qu'à Air Canada. Les représentants d'Air Canada comparaitront devant nous le 18 juin. Je suis député depuis 20 ans et j'ai été membre de ce Comité pendant de très nombreuses années, et ce qui m'étonne c'est qu'on n'a jamais vraiment posé cette question des politiques relatives aux soumissions; nous avons donc tous été pris de court.

**M. Taylor:** Me permettez-vous une brève intervention?

**Le président:** Oui, je vous en prie.

**M. Taylor:** Je m'intéresse beaucoup à cette question car pendant des années en Alberta le ministère des Autoroutes ouvrait ses soumissions devant le ministre et le sous-ministre; cela créait du mécontentement dans la province et à l'Assemblée législative. Lorsque j'ai accepté la responsabilité de ce ministère, j'ai décidé qu'il n'y avait rien à cacher et que tout était fait dans l'ordre. J'ai invité toute personne intéressée à assister à l'ouverture des soumissions. Pendant des années par après, personne n'a jamais mentionné cette question à l'Assem-

[Texte]

there; the public was there. We did not change a thing. We still gave it to the low tender. If there were reasons to give it to the second lowest tender or the third, we had the reasons for it. We took it to Cabinet and had the Order in Council passed. The public then said: Well, it is now being honest. It was really honest all the time, but now they could see it. So we did away with a tremendous amount of argument and so on, and I would strongly recommend that you look at it in that light as well.

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, if I may, we certainly do not . . .

**The Chairman:** We should appreciate the credentials of Mr. Taylor, not only as a member of the Alberta government but also as Minister of Highways for 20 years.

**Mr. LeClair:** We certainly agree with you, but it would simplify our life because we certainly do not have anything to hide; quite on the contrary.

Mr. Chairman, I wonder if I could very humbly make a proposition to you for your consideration. We would be breaking grounds here as a Crown corporation. It is my feeling that most Crown corporations do it the same way as we do. Would it not be proper to think of a generic question that, perhaps through this committee, the government might ask and might direct its Crown corporations? I am a little worried that some will do it one way and others will do it the other way, and then it will be asked why you did it this way and so forth. I have a feeling from what you say that there will be movement in that direction. I would hope the movement is from all Crown corporations and just not the one.

**The Chairman:** I understand your point, Dr. LeClair, and to be fair to the Minister, having talked again very briefly behind the curtain this afternoon, but having had the experience already as a chairman of this committee and in this committee that we have broken new ground already . . . In fact, officials of the Transport department came in a closed session on the aeronautics bill and briefed members, and a couple of little things have been done a little differently. I know he is inclined, and he was the first Minister on the day after or two days after the budget . . . He came before this committee from 8 p.m. until 10.40 p.m. on the Tuesday after the Thursday budget to explain as well as he could the implications of the budget and how it related to Transport, which was a new venture. And coming to this afternoon, when I put the proposition to him, I certainly got the impression he would like to continue to be the Minister who was going to open or break new ground, where things perhaps had been administratively behind closed doors. But I appreciate your position as the chairman of the board, and Mr. Lawless' position as president of this Crown corporation. I do not want to be perverse. I just want to get us off this dead centre, so we all understand each other. Frankly, I am not interested in going through the generics of the

[Traduction]

blée législative parce que tous les contracteurs intéressés pouvaient examiner les dossiers. La presse était présente, tout comme le public. Nous n'avons rien modifié à la procédure. Nous accordons toujours le contrat au plus bas soumissionnaire. S'il y avait des raisons d'accorder le contrat à un prix plus élevé, nous pouvions en donner les raisons. La question était présentée au Cabinet qui rendait sa décision par décret du Conseil. Le public a pu alors constater que la procédure était maintenant honnête. De fait nous avons été honnêtes tout le temps, mais maintenant c'était évident. Nous avons donc éliminé de nombreux sujets de discorde, et je recommande fortement que vous examiniez cette question dans cette optique.

**M. LeClair:** Monsieur le président, si vous le permettez, nous ne voulons certainement pas . . .

**Le président:** Nous devrions reconnaître les qualités de M. Taylor, non seulement comme membre du gouvernement de l'Alberta mais également comme ministre des Autoroutes pendant 20 ans.

**M. LeClair:** Nous sommes certainement d'accord avec vous, mais cela simplifierait notre vie car nous n'avons rien à cacher; tout au contraire.

Monsieur le président, permettez-moi de vous faire très humblement une proposition. En tant que société d'État nous créons un précédent ici. J'ai l'impression que la plupart des sociétés d'État procèdent de la même façon que nous. Ne serait-il pas opportun de concevoir une question générique que, par l'intermédiaire de ce Comité peut-être, le gouvernement pourrait poser ou peut-être imposer aux sociétés d'État? Ce qui m'inquiète c'est que certaines procèdent d'une façon et certaines d'une autre façon; on demanderait alors pourquoi certaines procèdent ainsi et d'autres pas, etc. D'après ce que vous dites, j'ai l'impression qu'il y aura un mouvement en ce sens. J'espère que toutes les sociétés d'État prendront cette orientation, et non pas seulement une.

**Le président:** Je comprends votre observation, monsieur LeClair, et pour être juste envers le ministre, je dois dire que je lui ai parlé très brièvement derrière le rideau cet après-midi; à titre de président et de membre de ce Comité, je sais d'expérience que nous avons déjà créé des précédents . . . de fait, lors d'une réunion à huis clos, des représentants du ministère des Transports ont renseigné les députés sur le projet de loi sur l'aéronautique, et un certain nombre d'autres petites choses ont été faites un peu différemment. Je sais qu'il est porté à . . . et il a été le premier ministre un jour ou deux après la présentation du budget . . . il a témoigné devant ce Comité de 20 heures à 22h40 le mardi suivant le jeudi où le budget a été déposé pour expliquer autant qu'il le pouvait les conséquences du budget sur le ministère des Transports; c'était une nouvelle initiative. Cet après-midi lorsque je lui ai fait cette proposition, j'ai eu certainement l'impression que le Ministre voudrait continuer à être celui qui innove, particulièrement dans les cas où, sur le plan administratif, on a procédé en privé. Cependant je comprends votre situation comme président du conseil d'administration, de même que la situation de M. Lawless comme président de cette Société d'État. Je ne veux pas insister. Je voudrais simplement que nous nous entendions

*[Text]*

Treasury Board and getting wound up in the bureaucracy. Let other committees work out what they want to do.

• 1545

But to be fair to you perhaps, as chairman of the committee, I could go back and discuss this in a more substantive way with the Minister. If my interpretation of his implied consent is correct, he can use his good offices to have the board aware of the new policies. Then, you are not out in left field, and other boards that appear before this committee will know that is going to come. I think if it had caught you completely by surprise I would be more willing to accommodate your proposition, but it has been in the works for a month or so. There is the letter to Mr. Lawless. However, you do not have the clearance from the board.

Instead of putting the question directly to the witness here—most likely we will be having you back anyway, relatively soon, so it might be clarified before then. If there is proper direction from the board, then, without coming back to this committee, I will have Mr. Belsher write another letter . . . Or, you could write him, if that is the way it goes. Is that all right?

**Mr. Taylor:** Could I make one comment, Mr. Chairman, please.

I think Dr. LeClair has made a pretty fair proposition that the committee consider this, and I suggest we do that, consider it from all angles. Then we can see if we are prepared to ask the Minister to have all Crown corporations open tenders in public. It will be fair and equal for everybody. I think it is a fair proposition and we can do that at one of our meetings.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Taylor. I think we will consider it at a meeting of the steering committee and I think the steering committee will give the direction to check it out with the Minister. Then the officials of the Crown corporation are not caught in the cross-fire . . . But you certainly know where my bias is.

Gentlemen, I have on the list, still from this morning, Mr. Taylor, and then Mr. Cochrane. We will then go to a second round, unless any other member wants to get on, or a third round, or whatever. Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** Thank you very much, Mr. Chairman.

To start with, I would like to say I was very much delighted with the comments you made about how you are trying to act as a responsible corporate citizen, that looking after some of the youth in the land who are unemployed. I think this is a very splendid gesture and a very excellent one for others to follow.

The next point I would like to ask about is in connection with the famous, and I say famous properly, Macdonald Hotel. It was a source of pleasure for many years, when I lived in

*[Translation]*

tous. Franchement, je ne suis pas intéressé à me lancer dans les affaires du Conseil du Trésor et dans les complexités de la bureaucratie. Laissons les autres comités obtenir l'information qu'ils désirent.

En ma qualité de président du Comité, si je veux être équitable envers vous, je pourrais revoir le Ministre et discuter plus longuement de cette question avec lui. Si j'ai bien interprété son consentement implicite, il pourra utiliser ses bons offices pour signifier la nouvelle politique au conseil d'administration. Alors vous ne serez pas tout seul dans votre coin, et les conseils d'autres Sociétés qui comparaitront devant le Comité sauront ce qui s'en vient. Si vous aviez été pris complètement par surprise, je serais un peu plus disposé à accepter votre proposition, mais cela se prépare depuis un mois environ. Il y a cette lettre à M. Lawless. Cependant, vous n'avez pas l'approbation de votre conseil.

Plutôt que de poser cette question directement à nos témoins—de toute façon il est probable que nous vous convoquerons à nouveau très bientôt, et il est possible qu'on ait précisé l'affaire d'ici là. Si vous obtenez l'autorisation de votre conseil, alors sans qu'il soit nécessaire de revenir devant notre Comité je demanderais à M. Belsher d'écrire une autre lettre . . . Ou encore vous pourriez lui écrire, si vous obtenez l'autorisation de votre conseil. Cela vous convient?

**M. Taylor:** Monsieur le président, me permettez-vous une observation?

Je pense que M. LeClair a fait une proposition assez équitable et je suggère que le Comité en fasse une analyse détaillée. Puis nous verrons si nous sommes disposés à demander au Ministre que toutes les Sociétés d'État rendent publiques les soumissions. Cela serait juste et équitable pour tout le monde. À mon avis cette proposition est équitable et nous pourrions en discuter lors d'une de nos réunions.

**Le président:** Merci, monsieur Taylor. Je crois que nous en ferons l'étude lors d'une des réunions du Comité directeur qui demandera probablement qu'on vérifie la position du Ministre sur cette question. Ainsi les représentants des Sociétés d'État ne seront pas pris entre deux feux . . . Cependant vous savez certainement vers quoi je tends.

Monsieur, pour faire suite aux discussions de ce matin j'ai sur ma liste M. Taylor, suivi de M. Cochrane. Puis nous passerons au deuxième tour, à moins qu'un autre député veuille intervenir, ou à un troisième tour, etc. Monsieur Taylor.

**M. Taylor:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Tout d'abord, j'aimerais vous dire à quel point j'ai été enchanté de vos observations sur ce que votre Société fait pour faire civiquement preuve de responsabilité, à savoir que vous essayez d'aider les jeunes du pays qui sont sans emploi. À mon avis c'est un geste merveilleux que d'autres devraient imiter.

Ma question suivante porte sur le célèbre Hôtel Macdonald, et j'utilise le mot célèbre à dessein. Pendant de nombreuses années ce fut une source de plaisir alors que je vivais à



*[Texte]*

Edmonton. I used to stay there occasionally and eat in their dining room and so on. It was a well run hotel. I miss it when I go back to Edmonton. Many people have said, how long is this hotel going to remain closed? Could you give us some idea of what you are doing, when the hotel will reopen—some facts along that line. Was it closed because it was not paying, or was it closed for renovations?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, the Macdonald Hotel had not been renovated for many, many years. As you know, it had that ugly, rectangular addition made in the 1950s, close to it, which was not in keeping with the architecture of a heritage building. We decided to renovate the Macdonald Hotel. In most of our renovations of hotels—this is in line with what was discussed this morning—we do not put our own money into it. We do it through what we call off-balance sheets. We get a large mortgage or we get a partner. We have done this in the Hotel Newfoundland, through a large mortgage in Toronto, and we had an association with Nu-West in Edmonton, for them to put up the capital. We want to conserve as much capital as we can for rail. Things did not work out very well. It took us almost a year and a half to disentangle ourselves from Nu-West, which at that time had some very severe difficulties financially. We had to disentangle, so that was part of the delay.

• 1550

The second part of the delay was we then had to reassess the whole situation, because some local people wanted to buy the Macdonald Hotel and do something a little bit different from what we were going to do. The proposition was for us to buy the Four Seasons, which is already a hotel in Edmonton.

After due consideration we felt we should go ahead, keep the hotel, renovate it, which is what we are going to do now. There will be 200 rooms of so-called carriage-trade type of service, which is of a market we feel Edmonton needs, does not have now, and can sustain. The rectangular box that is sitting beside it will be torn down. After three to four years we hope to be able to double the number of rooms to 400, with the same architecture you have there now.

You are asking when it is going to be ready. It should be ready for opening approximately two years from now.

**Mr. Taylor:** Thank you very much. Will all these renovations be reflected in higher rates?

**Mr. LeClair:** Yes, I think they will be, but they will have to be competitive for equivalent accommodation elsewhere; otherwise we will not be in business, and we intend to stay in business. We do not expect—because it is only 200 rooms—for this to be profitable in the first two or three years, but it will be at the second stage. The second stage includes some office accommodation as well.

*[Traduction]*

Edmonton. J'habitais là occasionnellement, je mangeais dans leur salle à diner, etc. C'était un hôtel bien administré. Il me manque lorsque je retourne à Edmonton. Plusieurs personnes ont demandé pendant combien de temps cet hôtel demeurerait fermé. Pourriez-vous nous donner une idée de ce que vous y faites, du moment où l'hôtel rouvrira? Donnez-nous quelques informations en ce sens. L'hôtel a-t-il été fermé parce qu'il n'était pas rentable, ou parce que vous y faites des rénovations?

**M. LeClair:** Monsieur le président, l'Hôtel Macdonald n'avait pas été rénové pendant de très nombreuses années. Comme vous le savez, il y avait cet horrible ajout rectangulaire construit dans les années 50, tout près, qui n'était pas conforme au style architectural d'un édifice historique. Nous avons décidé de rénover l'Hôtel Macdonald. Dans la plupart de nos projets de rénovations d'hôtels—cela donne suite à nos discussions de ce matin—nous essayons de ne pas utiliser nos propres fonds. Nous procédons par ce que nous appelons une opération hors-bilan. Nous obtenons une hypothèque importantes, ou encore nous prenons un associé. Pour l'Hôtel Newfoundland, nous avons obtenu une hypothèque considérable à Toronto, et nous avons conclu une entente avec la Société Nu West d'Edmonton qui a fourni le capital. Nous voulons conserver le plus de capital possible pour le transport ferroviaire. Ça n'a pas très bien marché. Il nous a fallu près d'un an et demi pour nous dégager de notre association avec la société Nu West qui, à cette époque, connaissait de très graves difficultés financières. Nous avons dû nous dégager, ce qui explique une partie du retard.

L'autre partie du retard s'explique par le fait que nous avons dû alors réévaluer toute la situation, car certains intérêts locaux voulaient acheter l'hôtel Macdonald pour en faire quelque chose d'un peu différent de ce que nous avions prévu. On nous proposait d'acheter l'hôtel Quatre Saisons qui est déjà établi à Edmonton.

Après avoir bien étudié l'affaire nous avons cru devoir poursuivre, garder l'hôtel, le rénover, et c'est ce que nous allons faire maintenant. On y trouvera 200 chambres offrant un service de luxe; elles seront d'une catégorie qui n'existe pas à Edmonton et que ce marché peut accepter à notre avis. La boîte rectangulaire qu'on trouve à côté sera démolie. Après trois ou quatre ans nous espérons doubler le nombre de chambres en construisant un édifice dont l'architecture sera conforme à l'original.

Vous voulez savoir quand cela sera terminé. Ce devrait être dans deux ans environ.

**M. Taylor:** Merci beaucoup. Toutes ces rénovations entraîneront-elles une augmentation des prix?

**M. LeClair:** Je crois que oui, mais ces prix devront être concurrentiels par rapport à des services équivalents ailleurs; autrement, nous ne pourrions pas faire d'affaires et nous avons l'intention de ne pas fermer nos portes. Parce que l'hôtel ne comptera que 200 chambres nous ne prévoyons pas que l'exploitation soit profitable au cours des deux ou trois premières années, mais elle le sera à la deuxième étape. Pour

[Text]

**Mr. Taylor:** I hope it will not be like the King Edward in Toronto. I stayed there for years when I was going through Toronto; I liked the place. Then they closed it up, and now I am afraid to go there; I just do not have that kind of money. So really, they have made it a rich man's hotel. I hope that does not happen in Edmonton.

**Mr. LeClair:** The Chateau Laurier is more the model of what this will turn out to be.

**Mr. Taylor:** I have one other point, Mr. Chairman. I had a bill before the House in connection with railway stations, heritage railway stations. The second reading was discharged and the subject matter placed before the environmental commission known as Oceans and Fisheries; that is where it is now. I was wondering what your policy is in regard to these heritage stations. These stations were built in a different age; they are nicely constructed.

I can think of two examples. In Drumheller, the station was torn down before the city council even knew anything about it—just simply torn down. In Beiseker, the thing was negotiated, the village council was given the authority to deal with it. They completely turned the railway station around so that the front was facing the main street. They have made it into a beautiful building. The structure would cost thousands of dollars to repeat today. They now have their town office in there, they have their council chamber, they have the library, and they have a little store where they sell heritage items that are made by the people of the community. So there are two examples.

I would like to see every station that is abandoned by the railways—CNR, CPR or VIA—considered as a heritage unless there is some reason why it should not be. Could you outline your policy in regard to that for us?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, I will ask Mr. Lawless to give you the details. In most instances our stations are turned into some of the things you are talking about: libraries, museums, town halls, community centres, and so forth. In some instances—Drumheller is one of them—I think we goofed.

We have a longstanding understanding with our shareholders through the Minister of Transport—and it applies to this one—that we do not tear down a station of a heritage type without his permission. But there are occasions where we may have goofed; this may be preceding that understanding, which we have had for a few years. Mr. Lawless can elaborate on that if you want.

**Mr. R. E. Lawless (President, Canadian National Railways):** We have been following the policy, whether it is a heritage building or not, that when a station is free for abandonment it is offered to the province first, then it is offered to the municipality, and then it is offered to other interested parties, such as people who might be interested in it as a heritage building or for another purpose such as you just

[Translation]

cette deuxième étape nous prévoyons offrir également des espaces à bureaux.

**M. Taylor:** J'espère que ce ne sera pas comme l'hôtel King Edward à Toronto. Pendant des années j'habitais là lorsque j'étais à Toronto; j'aimais cet endroit. On l'a fermé, et maintenant j'ai peur d'y aller; je ne suis pas assez riche. De fait, ils l'ont transformé en hôtel pour richards. J'espère qu'on ne fera pas la même chose à Edmonton.

**M. LeClair:** Nous essayerons plutôt de suivre le modèle du Chateau Laurier.

**M. Taylor:** J'ai une autre question, monsieur le président. J'ai déposé à la chambre un projet de loi sur les gares de chemin de fer qui sont des édifices patrimoniaux. Après la deuxième lecture la question a été renvoyée à une commission sur l'environnement connue sous le nom de Pêches et Océans; c'est là qu'en sont les choses. J'aimerais connaître votre politique relativement à ces gares historiques. Elles ont été construites à une autre époque et elles sont très bien faites.

J'ai deux exemples en tête. À Drumheller, la gare a été démolie avant que le conseil municipal n'en soit même prévenu—tout simplement démolie. À Beiseker, la question a fait l'objet de négociations, le conseil du village ayant reçu l'autorisation de traiter de cette affaire. On a complètement retourné la gare pour que sa façade soit face à la rue Principale. C'est maintenant un bel édifice. Il en coûterait des milliers de dollars pour construire un tel édifice aujourd'hui. Maintenant les bureaux d'administration du village se trouvent là, tout comme la salle du conseil, la bibliothèque, de même qu'un petit magasin où l'on vend des articles d'artisanat fabriqués par les gens de l'endroit. Voilà donc deux exemples.

Je voudrais que toutes les gares abandonnées par les sociétés ferroviaires—CNR, CPR ou VIA—soient considérées comme des édifices historiques à moins qu'il n'y ait une raison pour qu'il n'en soit pas ainsi. Pourriez-vous nous dire qu'elle est votre politique à cet égard?

**M. LeClair:** Monsieur le président, je vais demander à M. Lawless de vous donner les détails. Dans la plupart des cas nos gares sont transformées en ce genre de choses dont vous avez parlé: bibliothèques, musées, salles municipales, centres communautaires, etc. Dans certains cas, à Drumheller par exemple, je pense que nous avons fait erreur.

Nous avons depuis longtemps conclu une entente avec nos actionnaires, par l'intermédiaire du ministre des Transports—et c'est vrai dans ce cas-ci—à l'effet que nous ne démolirons aucune gare de nature historique sans sa permission. Cependant dans certains cas nous avons pu faire erreur; c'était peut-être avant la conclusion de cette entente, il y a quelques années. M. Lawless pourrait vous en dire plus si vous le désirez.

**M. R. E. Lawless (président, chemin de fer Canadien National):** Notre politique est que, qu'il s'agisse d'un édifice historique ou non, lorsqu'une gare peut-être cédée, nous l'offrons d'abord à la province, puis à la municipalité, puis à tout autre partie intéressée, par exemple ceux qui pourraient s'y intéresser parce que c'est un édifice historique ou parce qu'ils veulent en faire le genre d'utilisation que vous avez

## [Texte]

outlined. We are working very closely with Heritage Canada and one of the problems we are running into is the definition of the word "heritage". The interpretation of heritage is quite different among municipalities, provinces and others. The problem you have is making sure that what you have is really a heritage building, and this is causing some difficulty.

• 1555

However, we have offered, in conjunction with Heritage Canada—I have met with the president there several times—that they are quite free to go throughout the country and designate the stations they think have a heritage value. After they designate them, the process would be as I have outlined.

**Mr. Taylor:** Thank you very much. That is generally in line with what I wanted done in the Heritage bill. Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Taylor. Mr. Cochrane.

**Mr. Cochrane:** Thank you, Mr. Chairman.

I guess I have a number of questions, and I will preface my questions by reminding you of where I am from; you can probably figure out from there the line of questioning which is going to follow.

Moncton has been the main centre for CN in Atlantic Canada—we have, of course, the shops and the humpyard—and it is also the regional headquarters of the Atlantic Region of CN. We also have some other Crown corporations which seem to have grown from within.

First of all, I guess I have also asked my first question with regard to VIA Rail. I keep getting conflicting reports about Bombardier and their relative ability to meet the needs with regard to the provision of locomotives, both for CN and VIA. We seem to get a different story from almost every source. Is there an update available? Do you have an update as to their status? I have heard rumours about U.S. GE, I have heard rumours about Hitachi; and generally I am concerned about their ability to respond to a tender call either from CN or from VIA.

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, this is a delicate one because it involves three private companies. By and large, Mr. Lawless met with the president of Bombardier last week and obtained from them a definitive offer in writing. It is the first time that we have had a definitive offer in writing. We have promised to give them an answer in 30 days' time. It concerns two things, mainly, the so-called bridging—45 locomotives which we might be buying over the next two years—and a product which would be competitive, either Bombardier, GE—we are talking about the traction motor, not the diesel motor—or Bombardier, Hitachi. However, these are under discussion at this time. Mr. Lawless, I am sure, has something to answer, but I think we have to be cautious because we are now talking

## [Traduction]

mentionnée. Nous travaillons étroitement avec Héritage Canada et un des problèmes que nous éprouvons porte sur la définition de l'expression «héritage» ou «patrimoine». L'interprétation de ce terme diffère selon les municipalités, les provinces ou d'autres groupes. Il faut s'assurer qu'il s'agit vraiment d'un immeuble historique; et c'est à ce niveau que nous éprouvons des problèmes.

Toutefois, nous avons proposé, en collaboration avec Heritage Canada—j'ai d'ailleurs rencontré le président de ce groupe à plusieurs reprises—qu'ils peuvent fort bien se promener un peu partout au pays et décider quelles sont les gares qui, d'après eux, ont un caractère historique. Après le choix des gares, on procéderait de la façon que j'ai décrite un peu plus tôt.

**M. Taylor:** Merci beaucoup. C'est généralement ce que je voulais qu'on fasse dans le projet de loi sur la protection du patrimoine. Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Taylor. Monsieur Cochrane.

**M. Cochrane:** Merci, monsieur le président.

J'ai un certain nombre de questions à poser, mais j'aimerais avant tout vous rappeler d'où je viens; vous pourrez alors mieux comprendre quel type de questions j'ai l'intention de poser.

Moncton est le principal centre du Canadien national dans les provinces de l'Atlantique—nous avons évidemment des ateliers et une gare de triage à bosse-et Moncton représente également le quartier général régional du CN dans les provinces de l'Atlantique. Nous avons également d'autres sociétés de la Couronne qui semblent avoir pris de l'expansion dans la région.

Je suppose que ma première question porte également sur VIA Rail. Je reçois sans cesse des rapports divergents en ce qui a trait à Bombardier et ses possibilités de répondre aux besoins en matière de locomotives de CN et de VIA Rail. Presque chaque groupe semble nous dire quelque chose de différent. Est-ce que les renseignements pertinents sont disponibles? Savez-vous vraiment dans quelle mesure Bombardier peut répondre à ces besoins? J'ai entendu des rumeurs sur la compagnie GE des États-Unis, sur Hitachi; et dans l'ensemble je dois avouer que je me préoccupe de l'aptitude de ces groupes à répondre aux demandes du CN ou de VIA Rail.

**M. LeClair:** Monsieur le président, cette question est assez délicate puisqu'il s'agit de trois sociétés privées. Dans l'ensemble, je peux signaler que M. Lawless a rencontré le président de Bombardier la semaine dernière et a reçu une offre définitive par écrit. C'est la première fois que nous avons eu une offre du genre. Nous avons promis de leur remettre une réponse d'ici trente jours. Cette offre porte sur deux grands aspects. Tout d'abord il s'agit de 45 locomotives que nous pourrions acheter au cours des deux prochaines années et un produit qui serait concurrentiel, soit par Bombardier ou par GE—n'oubliez pas qu'il s'agit du moteur de traction et non pas du moteur diesel—ou il pourrait s'agir de Bombardier ou d'Hitachi. Toutefois, nous discutons encore de la question. M.



[Text]

about competing private sector companies in the process of negotiation.

**Mr. Cochrane:** I appreciate the caution. On the public side, we have an investment in Moncton in terms of Bombardier's success with regard to the way our shop is tooled and the work we are capable of doing.

I guess I am concerned about the relationship I see not developing between VIA and CN. Obviously, before VIA was formed, CN did the work throughout the country for that which you now are operating and that which VIA is operating, in the area of passenger trains. Can I ask what was done in Halifax prior to the creation of VIA?

**Mr. LeClair:** With regard to . . .

**Mr. Cochrane:** —to maintenance.

**Mr. Lawless:** Halifax has been basically a light maintenance—what we call a running maintenance—shop, as opposed to a major shop. We have only had three major shops in Canada—Moncton, Montreal and Winnipeg. All the heavy repairs are done there and most of the light repairs of some significance. Halifax is in the category of the running repairs—we call them line point maintenance shops.

**Mr. Cochrane:** What we are seeing, or what it seems to be, is the Toronto facility developing, doing work for VIA with former CN employees, or about to be former CN employees. We see what is going on at Transcona, we hear some talk about what could happen in Montreal, and so on. Is there a concern by CN management with regard to the development of duplicate and replacement facilities?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, I wonder if again we should consider this one carefully. I think this is asking us, to a certain degree, to comment on a policy decision which already has been taken by the government. I would be on delicate waters if I commented on that one, I think. I will leave that to you, Mr. Chairman.

• 1600

**The Chairman:** On this one, with all respect, I am much more on your side than on the previous one. This does reflect on a government decision, whereas the other one, as we said earlier, I think is just an administrative hangover from times gone by. I do think . . .

**Mr. Cochrane:** I will reword my question.

**The Chairman:** Reword it, and we will listen to it even more carefully this time.

[Translation]

Lawless, j'en suis convaincu, a une réponse à donner mais je crois qu'il faut être très prudent parce qu'il s'agit de sociétés du secteur privé qui se livrent concurrence dans le cadre d'un processus de négociation.

**Mr. Cochrane:** Oui, je reconnais qu'il faut être fort prudent. Il existe cependant une certaine forme d'investissement à Moncton en ce qui a trait au succès par Bombardier; il faut tenir compte de l'équipement que nous avons dans nos ateliers et du type de travail que nous pouvons faire.

Je reconnais que je me préoccupe en quelque sorte des liens qui ne semblent pas exister entre VIA Rail et le CN. Evidemment, avant que VIA ne soit mis sur pied, le CN s'occupait, pour le pays tout entier, du travail que vous faites maintenant et que VIA fait maintenant, dans le domaine du transport des passagers. Puis-je demander ce qui se passait à Halifax avant la création de VIA Rail?

**Mr. LeClair:** En ce qui a trait à . . .

**Mr. Cochrane:** . . . l'entretien.

**Mr. Lawless:** Halifax se chargeait principalement des petits travaux de tous les jours dans le domaine de l'entretien; il s'agissait d'un petit atelier plutôt qu'un atelier principal. Nous n'avions que trois grands ateliers au Canada, soit à Moncton, à Montréal et à Winnipeg. C'est là qu'on faisait les grosses réparations et les petites réparations importantes. Halifax se charge plutôt des petites réparations en atelier.

**Mr. Cochrane:** Il semblerait que le centre de Toronto se perfectionne de plus en plus et qu'il fait du travail pour VIA, grâce à l'aide d'anciens employés du CN ou de gens qui seront sous peu d'anciens employés du CN. Nous avons vu ce qui se passait à Transcona, on a dit que c'est ce qui se passait à Montréal et des choses du genre. Est-ce que les cadres du CN se préoccupent de la création d'installations et de services qui ne feraient que répéter des services qui existent déjà?

**Mr. LeClair:** Monsieur le président, je crois qu'il faut être très prudent lorsque l'on étudie cette question. On nous demande, dans une certaine mesure, de présenter des commentaires sur une décision qui a déjà été prise par le gouvernement. Je crois que c'est un sujet dangereux et que je ne devrais pas présenter de commentaires. Monsieur le président, vous comprenez ma position.

**Le président:** Je dois avouer que pour ce qui est de cette question je suis plus d'accord avec vous que je ne l'étais tout à l'heure. En effet il s'agit d'une décision prise par le gouvernement alors que comme nous l'avons signalé un peu plus tôt pour l'autre question il s'agissait simplement d'une retombée administrative d'une décision prise il y a quand même assez longtemps. Je . . .

**Mr. Cochrane:** Alors je me permettrai de reformuler ma question.

**Le président:** Très bien, et nous vous écouterons encore plus attentivement cette fois-ci.

[*Texte*]

**Mr. Cochrane:** Are you concerned with regard to the placement of maintenance work of one of your largest clients currently?

**Mr. LeClair:** If it is yes or no, we are obviously concerned, because it has a lot to do with the relationship with our client. But it is not our decision.

**Mr. Cochrane:** Okay.

**Mr. LeClair:** It is the decision of VIA. It is, I think, a joint decision between the shareholders and VIA. We will take it from there.

**The Chairman:** I know the witness can handle himself, with his years of experience before this committee and other committees, Mr. Cochrane. But just to bring this thing around and focus on it—and I know you are aware of this, and Dr. LeClair certainly is—this decision is going to be made in the Cabinet, I would think, more so than in the board of CN. In that sense, you really were trespassing on that delicate thing called policy.

**Mr. Cochrane:** The Cabinet is not here to be questioned, Mr. Chairman, and I will take whatever advantage I have.

**The Chairman:** But the Minister was. Anyway, continue your questions, but I am going to start to bear down.

**Mr. Cochrane:** I get that every time.

Obviously, and we have discussed this before, there is an internal assessment with regard to the capacity of the maintenance facilities at CN. That study, I understand, is expected in November.

**Mr. Lawless:** Yes.

**Mr. Cochrane:** Obviously I am concerned about the outcome of that study. What is the process once that study is available to the management? Obviously there is a role for the board. Is there a role for the transport committee? What is the exact process at that particular time?

**Mr. LeClair:** I think it depends on the recommendations of the study and it depends on what is said. But the process is going to be a multipronged one. First of all, it would be looked at internally by CN. As you have identified and as you know, we do have a problem; we have an overcapacity problem in our shops with the departure of VIA, and we have to look at this.

Depending on what the situation is at that time, certainly there will be consultations with the principals—the principals being the unions, members of the community. First of all, there would be consultations with our shareholders, because this would have significant political ramifications—regional balance or imbalance, jobs, and so forth. So the process is going to be almost all over the place before any decision is taken on this.

[*Traduction*]

**M. Cochrane:** Vous préoccupez-vous de la façon dont les travaux d'entretien d'un de vos principaux clients sont actuellement distribués?

**M. LeClair:** Si vous voulez une réponse positive ou affirmative je dois avouer que nous nous en préoccupons, c'est évident. En effet, cela est étroitement lié aux liens que nous avons avec notre client. Mais ce n'est pas notre décision.

**M. Cochrane:** C'est bien.

**M. LeClair:** Il s'agit de la décision prise par VIA. En effet il s'agit d'une décision prise par les actionnaires et par VIA. Nous ne pouvons rien faire tant que cette décision n'est pas prise.

**Le président:** Je sais que le témoin peut se tirer d'affaire car il y a déjà des années qu'il comparait devant notre Comité et devant d'autres comités, monsieur Cochrane. Mais pour bien placer ces choses dans le contexte pertinent, et je suis convaincu que, tout comme le Dr LeClair, vous en êtes conscient, cette décision sera prise par le Cabinet plutôt que par le conseil d'administration du CN. C'est pourquoi je dirais qu'il s'agissait d'une question fort délicate puisqu'il s'agit de politique.

**M. Cochrane:** Le Cabinet n'est pas ici pour répondre aux questions, monsieur le président mais je vais poursuivre de mon mieux.

**Le président:** Mais le ministre était ici. De toute façon, vous pouvez continuer à poser des questions mais je devrai peut-être trancher.

**M. Cochrane:** C'est toujours ce qui se produit.

Evidemment, nous avons d'ailleurs discuté de la question auparavant, il existe une évaluation interne de la capacité des services d'entretien du CN. Si j'ai bien compris un rapport devrait être présenté en novembre.

**M. Lawless:** C'est exact.

**M. Cochrane:** Il est évident que je me préoccupe des résultats de cette étude. Que se produira-t-il lorsque cette étude aura été présentée à la direction? Il est évident que le conseil d'administration a un rôle à jouer. Le Comité des Transports a-t-il un rôle à jouer? De quelle façon procédera-t-on?

**M. LeClair:** Je crois que cela dépend des recommandations formulées par le groupe. Le processus comportera plusieurs volets. Tout d'abord, le CN devra étudier ce rapport. Comme vous l'avez signalé, nous avons un problème; nous avons un problème de capacité excédentaire dans nos ateliers depuis que VIA Rail est parti, nous devons étudier ce problème.

Selon la situation qui existera à ce moment-là, il y aura des consultations avec les principaux acteurs soit les syndicats et les membres de la collectivité. Tout d'abord, il devrait y avoir consultations avec nos actionnaires, parce que cela pourrait avoir des ramifications politiques fort importantes—il s'agit d'équilibre ou de déséquilibre régional, d'emploi et de choses du genre. Le processus assurera la participation de toutes sortes de participants avant que l'on prenne une décision.

[Text]

**Mr. Cochrane:** I was pleased to see on page 7 about the social responsibilities the corporation feels they have. Obviously decisions such as the ones that may have to be made as a result of being exposed to the recommendations of the assessment would take into consideration what you have said on page 7 of your comments.

The CN board, I understand, is meeting in eastern Canada on or about August 7. Taking into consideration your desire to obviously exercise your social responsibilities, and I would think your desire to be attuned to what other people think your social responsibilities are, could there be an opportunity, since I believe the board meeting is going to be in the Moncton area, for a presentation of an impact study showing the value of that facility to the economy?

**Mr. LeClair:** You mean by CN?

**Mr. Cochrane:** No, by an outside party.

**Mr. LeClair:** Yes, the whole board will be meeting... By the way, it is August 15; it has been changed by a week now. I think that is something we would consider very seriously. That is one of the reasons why we have two board meetings outside of Montreal every year. So I would be quite sympathetic, if that were the wish of the people there—citizens community, chamber of commerce, or what have you—to indeed listen. It is something we need to know.

**Mr. Cochrane:** I will be corresponding with your office to see if we can have an opportunity to present at least the socio-economic impact of that facility on our community so that your board will be fully aware of the importance of it when they do get to see an assessment, and as a result of your meeting there to make the board members more attuned to our needs.

**Mr. LeClair:** Right.

**Mr. Cochrane:** That is my time, Mr. Chairman? Thank you.

**The Chairman:** It really is well timed. I want to congratulate you, Mr. Cochrane; it was right on the nine minutes.

• 1605

Monsieur Jourdenais. Suivez l'exemple de M. Cochrane.

**M. Jourdenais:** Merci, monsieur le président.

Si je suis l'exemple de M. Cochrane, je vais poser des questions impossibles et on ne pourra pas me répondre.

**Le président:** J'espère seulement que vous serez très bref.

**M. Jourdenais:** Monsieur LeClair, monsieur Lawless, il me fait plaisir de vous rencontrer. Je n'ai pas eu le privilège d'être ici ce matin. Un représentant du gouvernement fédéral est très occupé à beaucoup de comités. J'aimerais pouvoir me séparer en trois ou quatre, mais c'est impossible.

[Translation]

**M. Cochrane:** J'ai été heureux de voir à la page 7 que vous parlez de ce que vous croyez être vos responsabilités sociales. Évidemment, des décisions comme celles qui devront peut-être être prises à la suite des recommandations du processus d'évaluation devraient être prises tout en tenant compte de ce que vous avez dit à la page 7 de vos commentaires.

Si j'ai bien compris le conseil d'administration du CN doit se rencontrer dans l'est du Canada aux environs du 7 août. Compte tenu que vous désirez évidemment vous acquitter de vos responsabilités sociales, et je crois que vous voulez tenir compte également de la façon dont les gens perçoivent vos responsabilités sociales, serait-il possible à ce moment-là, puisque je crois que cette rencontre aura lieu dans la région de Moncton, de présenter une étude sur les incidences de la situation qui indiquerait l'importance que ces installations ont pour l'économie de la région?

**M. LeClair:** Vous voulez que le CN fasse cela?

**M. Cochrane:** Non, je pensais à un groupe indépendant.

**M. LeClair:** Oui, tout le conseil se réunira... j'aimerais signaler de toute façon que cette rencontre aura lieu le 15 août; on a changé la date. Je crois que c'est une question que nous pourrions étudier sérieusement. C'est une des raisons pour lesquelles nous avons 2 réunions du conseil d'administration à l'extérieur de la région de Montréal chaque année. Si les gens présents, les représentants de la collectivité de la Chambre de commerce ou quiconque, veulent que l'on fasse part de cet aspect je crois que nous pourrions le faire. Il faut que nous sachions ce qu'ils veulent.

**M. Cochrane:** Je communiquerai avec votre bureau pour savoir si nous pourrions présenter tout au moins un aperçu des incidences socio-économiques que peut avoir cette installation sur notre collectivité; ainsi votre conseil sera pleinement conscient de l'importance de cette question lorsqu'il prendra connaissance de l'évaluation; ainsi peut-être à la suite de notre rencontre pourrez-vous mieux faire comprendre aux intéressés les besoins de notre collectivité.

**M. LeClair:** C'est bien.

**M. Cochrane:** Je n'ai plus le temps de poser d'autres questions, monsieur le président. Merci.

**Le président:** Vous avez fort bien calculé le temps dont vous disposez. Je tiens à vous féliciter, monsieur Cochrane; en effet vous avez pris exactement 9 minutes.

Mr. Jourdenais. Please follow Mr. Cochrane's example.

**Mr. Jourdenais:** Thank you, Mr. Chairman.

If I follow Mr. Cochrane's example, I will ask impossible questions and witnesses will not be able to answer me.

**The Chairman:** I was just hoping you would be very brief.

**Mr. Jourdenais:** Mr. LeClair, Mr. Lawless, I am pleased to meet you. I did not have the privilege of being here this morning. A member of parliament is kept busy attending many committees. I would like to be in three or four places at once, but it just is not possible.



[Texte]

J'aimerais vous poser une question semblable à l'une de celles que j'ai posées à VIA Rail la semaine dernière. J'espère que personne ne vous l'a posée ce matin. Lors de la présentation du rapport du vérificateur général, à la fin de l'année dernière, on a découvert que le ministère des Transports avait versé en 1981 un paiement en double de 46.8 millions de dollars. La question a été posée?

**The Chairman:** The . . .

**Mr. Jourdenais:** I have another one.

**The Chairman:** Yes, try that one. That was well covered this morning; one of the first and main points.

**M. Jourdenais:** Vous voyez ce que c'est quand on ne peut pas être à deux endroits en même temps. On a beau être conservateur, mais il n'y a pas moyen de faire cela. J'ai reçu un communiqué du CN la semaine dernière, le 29 mai.

Le Canadien National a fait une perte.

Cela commence bien quand on lit le télégramme.

Au premier trimestre, les perspectives économiques sont sombres. Il prolongera de quatre semaines la fermeture estivale de ses trois ateliers principaux à Montréal, Moncton et Winnipeg.

Je ne lirai pas tout le communiqué. A Moncton, 850 employés sont touchés. Pour ce qui des ateliers de Pointe-Saint-Charles à Montréal et de Transcona à Winnipeg, j'aurais aimé qu'on donne les chiffres séparément. J'ai deux ou trois autres questions qui se rattachent à celle-ci. Voulez-vous y répondre tout de suite?

**M. LeClair:** Monsieur le président, selon notre politique, les effectifs à Moncton par rapport à Pointe-Saint-Charles et Transcona sont de 1:2:2. C'est-à-dire que 20 p. 100 de nos travaux sont faits à Moncton, 40 p. 100 à Pointe-Saint-Charles et 40 p. 100 à Transcona. On garde toujours cette proportion entre les trois. Donc, dans le cas qui nous intéresse, c'est 850 à Moncton, 1,600 à Montréal et 1,600 à Transcona.

**M. Jourdenais:** C'est qu'on dit que 1,600 personnes sont touchées à chacun des ateliers.

**M. LeClair:** En tout, 4,000 employés sont affectés.

**M. Jourdenais:** Les gens qui sont affectés à la *shop* de Pointe-Saint-Charles, comme on dit si bien à Pointe-Saint-Charles, est-ce que ce sont des gens qui travaillent dans l'atelier de réparation des wagons de VIA Rail?

**M. LeClair:** En partie. Je vais demander à M. Lawless de vous donner plus de précisions.

**Mr. Lawless:** In the Pointe-Saint-Charles shops, the majority of the work that is done there is on behalf of the freight side of our business. It is mostly repairs to freight locomotives, and mostly repairs to freight cars. The amount of work that is done in total would not be any more than maybe 25% of the total of the Pointe-Saint-Charles work. I would say somewhere around there. That is for VIA Rail.

**Mr. Jourdenais:** So you mean that right now there would be about roughly 400 people who are working in the shops for

[Traduction]

I would like to put a question to you which is similar to one I put to VIA Rail last week. I hope it has not already been put to you this morning. When the Auditor General's report was tabled at the end of the previous year, it was discovered that the Department of Transport had made a double payment of \$46.8 million in 1981. Was the question asked previously?

**Le président:** La . . .

**M. Jourdenais:** J'en ai une autre.

**Le président:** Oui, essayez-en une autre. Le sujet que vous soulevez a été l'un des premiers et des principaux sujets dont on a discuté ce matin.

**Mr. Jourdenais:** You see how it is when you cannot be in two places at once. Even though I am Conservative, it cannot be done. I received a message from CN last week, May 29, 1985.

Canadian National has incurred a loss.

As you can see, the telegram starts off well.

Economic perspectives are gloomy for the first quarter. CN will be extending the summer shutdown of its three main shops, in Montreal, Moncton and Winnipeg.

I am not going to read the whole telegram. In Moncton, 800 employees will be affected by this measure. I would have liked to have the specific figures for the shop in Pointe-Saint-Charles, Montreal, and Transcona, Winnipeg, respectively. I have two or three other questions related to the first. Would you like to answer the first one now?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, according to our policy, the personnel ratio for Moncton, Pointe-Saint-Charles and Transcona is 1:2:2 respectively. That is to say, 20% of our work is done in Moncton, 40% in Pointe-Saint-Charles and 40% in Transcona. This ratio is always kept constant amongst the three. So, in this particular case, the figures would be: 850 in Moncton, 1,600 in Montreal and 1,600 in Transcona.

**Mr. Jourdenais:** But it is said that 1,600 persons would be affected in each of the workshops.

**Mr. LeClair:** Four thousand employees are concerned altogether.

**Mr. Jourdenais:** Are the employees affected in the Pointe-Saint-Charles *shop* employees who work in the VIA Rail vehicle repair shop?

**Mr. LeClair:** Some of them are. I will ask Mr. Lawless to provide you with further details.

**M. Lawless:** Les ateliers de Pointe-Saint-Charles réparent surtout des trains de marchandises et les locomotives de ces trains; ces ateliers consacrent la plus grande partie de leurs efforts à cet aspect de nos activités. J'imagine qu'en tout, ce travail représente environ 25 p. 100 de tout le travail qui se fait à Pointe-Saint-Charles, pas plus. Je parle du travail effectué pour VIA Rail, bien sûr.

**M. Jourdenais:** Vous voulez donc dire qu'à l'heure actuelle environ 400 employés travaillent dans les ateliers de VIA

*[Text]*

VIA Rail—doing the work of VIA Rail—who are being laid off, unless it is a total number of the employees in the shops of Pointe-Saint-Charles. Do you mean there is 25%?

**Mr. Lawless:** No, I was talking about the amount of work that is there, not necessarily the number of employees, because you have a different segment of employees and a different type of work for passenger equipment than you do for freight equipment. It is entirely different work. I am really talking about the workload that is in the shop itself.

**M. Jourdenais:** Je voudrais savoir combien d'employés travaillant strictement pour VIA Rail sont affectés à Pointe-Saint-Charles.

**Mr. Lawless:** I cannot give you the exact number with respect to how that split comes out as far as the number who will be laid off. We could find out for you and let you know, though.

• 1610

**M. Jourdenais:** Je vais vous dire pourquoi je pose la question. Actuellement, on essaie de décider si on va construire un atelier de réparation pour les véhicules de VIA Rail. Les représentants de VIA Rail disent qu'il y a toujours du travail, qu'il y a toujours des trains ou des locomotives qui attendent d'être réparés et qu'on manque de trains ou de locomotives. Comment se fait-il qu'on ait congédié des gens qui travaillaient strictement pour VIA Rail?

**M. LeClair:** Il ne faut pas oublier qu'entre-temps, il va y avoir l'ouverture de l'atelier de Mimico, à Toronto, pour le LRC. La pression sur VIA s'en trouvera diminuée de beaucoup. Mimico ouvre . . .

When is Mimico opening?

**Mr. Lawless:** First move in June and the last one in September.

**M. LeClair:** Cela commence en juin à Mimico, à Toronto. L'atelier de Pointe-Saint-Charles et les autres auront beaucoup moins de travail, car l'entretien du LRC va dorénavant se faire à Toronto.

**M. Jourdenais:** À Toronto, ce sera strictement pour VIA Rail, n'est-ce pas?

**M. LeClair:** Oui.

**M. Jourdenais:** Est-ce qu'on va avoir besoin d'employés additionnels à Toronto? Va-t-on demander à des gens de Pointe-Saint-Charles d'aller à Toronto, ou bien si on va embaucher de nouveaux employés?

**M. LeClair:** Monsieur le député, ce n'est pas à nous de prendre cette décision; c'est à VIA Rail de le faire. Nous sommes en train de muter à VIA Rail tous les gens qui s'occupent de l'entretien de VIA Rail. Une bonne partie de ces mutations aura été effectuée dans quelques mois.

Quelle répartition VIA fera-t-elle entre Montréal et Toronto? Franchement, nous ne sommes pas au courant. Ce

*[Translation]*

Rail—font du travail pour VIA Rail—et seront mis à pied, ou alors est-ce qu'il s'agit du nombre total des effectifs de Pointe-Saint-Charles? Voulez-vous dire que ces mesures ne toucheraient que 25 p. 100 des effectifs?

**M. Lawless:** Non, je parlais de la quantité de travail là-bas, et pas nécessairement du nombre d'employés, car il y a un autre groupe d'employés qui entretient les wagons réservés aux voyageurs, et ce travail diffère d'ailleurs du travail de ceux qui réparent les trains de marchandises. Le travail des deux groupes est entièrement différent. Je faisais plutôt allusion au volume de travail de l'atelier lui-même.

**Mr. Jourdenais:** I would like to know how many employees working exclusively for VIA Rail are affected in Pointe-Saint-Charles?

**M. Lawless:** Je ne peux vous donner les chiffres exacts ni le nombre précis d'employés qui seront mis à pied. Nous pourrions toutefois obtenir ces données et vous les faire parvenir.

**Mr. Jourdenais:** I will tell you why I ask. At the present time, we are trying to decide whether or not to build a repair shop for VIA Rail vehicles. VIA Rail representatives say there is always work, that there are always train cars or locomotives waiting for repairs and that there is a shortage of trains and locomotives. Why then have people working exclusively for VIA Rail be fired?

**Mr. LeClair:** You must not forget that in the meantime, the LRC shop in Mimico, Toronto, will be opening. This will take a lot of pressure off of VIA. Mimico will be opening . . .

Quand l'atelier de Mimico ouvrira-t-il ses portes?

**M. Lawless:** Les premiers services seront offerts à Mimico en juin, et les ateliers seront pleinement opérationnels en septembre.

**Mr. LeClair:** The work in Mimico, Toronto, will begin in June. The Pointe-Saint-Charles repair shop and the others too, will have much less work, as LRC maintenance will be done in Toronto from now on.

**Mr. Jourdenais:** The work done in Toronto shops will be carried out exclusively for VIA Rail, is that correct?

**Mr. LeClair:** Yes.

**Mr. Jourdenais:** Will additional employees be needed in Toronto? Will Point-Saint-Charles employees be asked to go to Toronto, or will you be hiring new people?

**Mr. LeClair:** Sir, that decision is not ours to make; VIA Rail will have to decide. We are in the process of transferring all the employees who work on VIA Rail equipment maintenance to VIA Rail. A good number of these transfers will have been completed in a few months.

How will VIA decide to allocate people between Montreal and Toronto? Frankly, we do not know. It is not really up to us

[Texte]

n'est pas à nous de faire des commentaires, parce que nous ne savons pas comment on va faire la répartition.

**M. Jourdenais:** J'ai posé une question à un représentant de VIA Rail la semaine dernière, et il m'a donné une réponse assez bizarre. Lorsque vous faites du travail pour VIA Rail, vous leur envoyez une facture. Combien VIA Rail a-t-elle payé au CN pour l'entretien et la réparation de ses véhicules?

**M. LeClair:** Par année?

**M. Jourdenais:** L'année dernière.

**M. LeClair:** Ce matin, on a dit que le compte total de VIA Rail était de 350 millions de dollars. Je ne sais pas si M. Lawless a les chiffres concernant l'utilisation des voies et la réparation pour chaque secteur. S'il ne les a pas, nous vous les ferons parvenir par écrit.

Avez-vous les détails concernant ces 350 millions de dollars, monsieur Lawless?

**Mr. Lawless:** The total bill is around \$350 million. The maintenance aspect of that would be somewhere between \$175 million and \$200 million.

**Mr. Jourdenais:** When you are doing repairs or maintenance, is the account separated as to general repairs, or is it all in one shot?

**Mr. Lawless:** We have a computerized arrangement with respect to the billing that goes to VIA. It is broken down on the basis of maintenance work. VIA gets the amount of time spent and the cost of the repairs.

**Mr. Jourdenais:** Would it be possible to get a copy of this breakdown? I asked the question of VIA Rail last week and the *président-directeur général* said there was no such thing. I would like very much to find out, because there are a lot of repairs being done on the cars, and these repairs should be the responsibility of the manufacturer: Bombardier. I wanted to find out the expenses for VIA Rail for all the equipment repairs and maintenance. Apparently there was no figure. I said that was impossible. I was waiting for you people.

**Mr. Lawless:** Most of the repairs for the Bombardier equipment is done by VIA itself at the Cancar facility in Montreal; they would have those figures. We would not be able to disclose this information to you. However, we supplied it to VIA, and VIA can give it to whomever they want.

• 1615

**Mr. Jourdenais:** All right. I would appreciate you supplying it to VIA and I will write to VIA and ask them to give it to me. Because I think VIA Rail or CNR belongs to the government and I think, as a Member of Parliament, that I should know.

**Mr. LeClair:** We have no problem at this time. This is VIA's information.

**M. Jourdenais:** Merci.

**The Chairman:** This is a good place to stop, because your nine minutes are up. Mr. Dorin.

[Traduction]

to comment, as we do not know how the allocation will be done.

**Mr. Jourdenais:** I put a question to a VIA Rail representative last week and he gave me a rather strange answer. When you perform work for VIA Rail, you send them a bill. How much has VIA Rail paid CN for the repair and upkeep of its vehicles?

**Mr. LeClair:** Yearly?

**Mr. Jourdenais:** Last year.

**Mr. LeClair:** This morning, we said that the total VIA Rail bill was \$350 million. I do not know whether Mr. Lawless has the figures concerning railway track use and the repairs made to each sector. If he does not have them, we will forward them to you, in written form.

Do you have any details concerning these \$350 million, Mr. Lawless?

**M. Lawless:** Le tout s'élève à environ 350 millions de dollars. L'entretien coûte entre 175 et 200 millions de dollars.

**M. Jourdenais:** Faites-vous le détail des réparations ou de l'entretien, ou ces dernières figurent-elles sur une seule et même facture, sans distinction aucune?

**M. Lawless:** Nous facturons VIA par ordinateur. Tous les travaux d'entretien y sont détaillés. Sur ces factures informatisées figurent la main-d'oeuvre et les réparations.

**M. Jourdenais:** Pourrions-nous obtenir copie de ces détails? Je l'ai demandé la semaine dernière au «président-directeur-général» qui m'a répondu que cela n'existait pas. Je voudrais vraiment le savoir, car les nombreuses réparations effectuées sur les wagons devraient être du ressort du fabricant: Bombardier. Je désirerais savoir combien coûtait à VIA Rail toutes ces réparations et travaux d'entretien. On ne pouvait apparemment me donner ce chiffre. J'ai répondu que c'était impossible. J'attendais que vous comparaisiez.

**M. Lawless:** VIA Rail possède sans doute ces chiffres, car la plupart des réparations du matériel Bombardier sont effectuées par VIA elle-même à l'atelier Cancar, à Montréal. Il ne nous appartient pas de vous divulguer ces chiffres. Toutefois, nous les avons transmis à VIA, qui est libre de les donner à qui bon leur semble.

**M. Jourdenais:** Très bien. Je vous remercie de bien vouloir les transmettre à VIA et je leur demanderai par écrit de me les faire parvenir. VIA Rail et le CN sont toutes deux des entreprises nationalisées et je devrais pouvoir obtenir ces renseignements en ma qualité de député.

**M. LeClair:** Nous n'y voyons aucune difficulté. Ces renseignements sont entre les mains de VIA Rail.

**Mr. Jourdenais:** Thank you.

**Le président:** Vous pouvez vous arrêter maintenant, vos 9 minutes sont épuisées. M. Dorin.



[Text]

**Mr. Dorin:** Mr. Chairman, I was going to say that if anybody else has questions... I just ask my questions if nobody else has any.

**The Chairman:** Oh, no. We have Mr. Baker and Mr. Benjamin. The bells are most likely going to ring at 4.45 p.m.

**Mr. Dorin:** I realize that. I just thought I...

**The Chairman:** Oh, no. There are questioners. But you have been here for a good part of the morning and you might...

**Mr. Dorin:** Well, let me ask you a couple of quick questions. One of them is: I note and I appreciate your problem with regard to a shortage of equity capital and I am wondering if you have done any studies or given consideration to possible, what I would call, privatization or share offerings through the public. I recognize that you are a Crown corporation and that opens up a whole question. But have you proposed that at all or done any evaluation to that degree?

**Mr. LeClair:** Yes. As a matter of fact, on two specific occasions. Four years ago we asked an investment firm to look at this. And it was done again last summer. And Treasury Board has been doing this on an ongoing basis on their own. These studies have been done. By and large the conclusion is that privatization of all or part of CN, either some of its subsidiaries or indeed all of it, is quite possible; it is quite feasible. That is not the problem. The problem is one of policy. And that is not our decision, obviously. This is for the government.

**Mr. Dorin:** Exactly. In other words, you have done studies or at least your studies show that it would be possible if the policy decision was such.

**Mr. LeClair:** That is right.

**Mr. Dorin:** The second topic I would like to ask you about is with regard to deregulation of freight rates. As I understand it now, and correct me if I am wrong, essentially you operate on the basis of a published tariff. I am wondering whether or not you have any opportunity to offer such things as volume discounts, or what degree of flexibility you have at the present time.

**Mr. Lawless:** We have a great deal of flexibility as far as freight rates are concerned. We do offer volume discounts. We do offer agreed charges. We do offer volume rates, if you will. And we have a great deal of flexibility at the moment.

At the moment we do not have the opportunity or the privilege or it is not legal to offer confidential contracts, such as the Staggers Act allows in the United States, and that is a very controversial issue at the moment.

**Mr. Dorin:** If you are shipping a product... Let us say I want to ship my car from Edmonton to Toronto, or I want to ship a car from Toronto to Edmonton, are the freight rates going east to west or west to east the same? On what basis would they be determined?

**Mr. Lawless:** The freight rates would be different. The rates are determined on the basis of the marketplace and whatever

[Translation]

**M. Dorin:** Monsieur le président, si quelqu'un d'autre veut poser des questions, qu'il le fasse... Je ne poserai mes questions que si personne d'autre n'a à en poser.

**Le président:** Ah. M. Baker et M. Benjamin ont demandé la parole. La sonnerie va sans doute retentir à 16:45 heures.

**M. Dorin:** Je le sais. Je pensais simplement que je...

**Le président:** Ah non, d'autres veulent poser des questions. Mais vous êtes ici depuis un bon moment et vous pourriez...

**M. Dorin:** Dans ce cas-là, permettez-moi de poser deux questions très rapidement. Tout d'abord, j'ai noté que vous manquez de capital-actions et je suis sensible à vos difficultés; avez-vous fait des études ou envisagé la possibilité de—comment dire—dénationaliser votre société, par exemple en étant coté en bourse? Je me rends compte que vous êtes une société d'État et que j'ouvre ici tout un débat. Quoiqu'il en soit, avez-vous réfléchi à cette question?

**M. LeClair:** Oui. À deux reprises. Nous avons demandé il y a quatre ans à une société d'investissements de se pencher sur la question. Une étude semblable a été refaite l'été dernier. D'autre part, le Conseil du Trésor y pense régulièrement. Ces études ont été effectuées. Il en ressort grosso modo, qu'il serait tout à fait possible de privatiser les activités du CN en tout ou en partie, soit une ses filiales ou toute la société. Cela pourrait très bien se faire. Là n'est pas la difficulté; c'est l'action gouvernementale qui serait remise en question et il ne nous appartient évidemment pas de trancher cette question. C'est du ressort du gouvernement.

**M. Dorin:** Tout à fait. En d'autres termes, les études que vous avez effectuées montrent que cela serait possible si le gouvernement en décidait ainsi.

**M. LeClair:** Vous avez raison.

**M. Dorin:** Ma deuxième question porte sur l'abolition de la réglementation des tarifs de transport de marchandises. Corrigez-moi si j'ai tort, mais je crois savoir que, pour l'instant, vous avez recours à un barème officiel. Avez-vous l'occasion d'offrir des remises en fonction du volume des marchandises transportées, et disposez-vous d'une marge de manoeuvre quelconque?

**M. Lawless:** Nous avons une grande marge de manoeuvre et égard aux tarifs des transports. Nous offrons effectivement des remises sur volume, des forfaits. À l'heure actuelle, nous pouvons prendre bon nombre de décisions de ce genre.

Mais nous ne pouvons pas, pour l'instant, offrir des contrats d'exclusivité—d'ailleurs la loi ne nous le permet pas—comme c'est le cas aux États-Unis, ou de tels contrats sont permis en vertu de la Staggers Act; la controverse fait rage à ce sujet en ce moment.

**M. Dorin:** Si je veux expédier une voiture d'Edmonton à Toronto ou de Toronto à Edmonton, les frais de transport sont-ils les mêmes d'est en ouest ou d'ouest en est? Comment sont-ils calculés?

**M. Lawless:** Les frais diffèrent et dépendraient du marché et des modalités de transport particulières. Les grosses

**[Texte]**

the conditions might be of that particular move. For instance, General Motors, Ford, Chrysler, American Motors, where the major automobile plants are located in eastern Canada, would be getting a multi-carload rate, sometimes a trainload rate, whereas an individual shipper would get quite a different rate.

**Mr. Dorin:** So in actual fact, it depends basically on the market in terms of shipping products east to west or west to east.

**Mr. Lawless:** Yes. We set our freight rates based on the marketplace, whatever it will take.

**Mr. Dorin:** Thank you.

**The Chairman:** A very good example, Mr. Dorin.

Now, gentlemen, that is the completion of our first round, believe it or not. It may be actually impossible to conclude this before 4.45 p.m. I understand, Mr. Benjamin, you have a plane to catch tonight. I know another of your colleagues is on another committee.

**Mr. Baker,** I do not know what the mood of the committee is. Obviously we perhaps could try to do something tonight. But if the people who are very interested in transport are not going to be here tonight, that presents problems. Quite frankly, I do not feel inclined to bring CN back another day. There is not going to be that much interest in them, with respect, if they come back too soon. But I am in the hands of the committee.

At the moment I have Mr. Baker and Mr. Benjamin for questions. And whether, frankly, we could . . . I do not know about other members.

**Mr. Jourdenais:** I might . . .

**The Chairman:** Well, there we are. Are you going to be here tonight?

**Mr. Jourdenais:** What time?

• 1620

**The Chairman:** Listen, I have four people right now between here and 4.45 p.m. I wish you had stayed split, and had not shown up this afternoon.

**Mr. Jourdenais:** Let me tell you something, you just wait.

**The Chairman:** And that is the other thing, as Mr. Jourdenais has pointed out. There are two caucuses—the Ontario caucus, the Quebec caucus. We are going to have real problems, and the worst thing is to sit around trying to get a quorum. Mr. Benjamin, I am looking for some help here.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I can recall a number of years ago when you and I were sitting over here on the other side of the table, and I can remember one occasion when officials of Canadian National appeared on three different days. I think we really have no choice when, obviously, we cannot meet tonight. All of us are not going to get through by 4.45 p.m. We will have to look at asking the officials of CN to come back on another day, which is mutually agreed upon, between now and the end of June. I do not see any other alternative.

**[Traduction]**

usines automobiles étant situées dans l'est du Canada, Général Motors, Ford, Chrysler, Américan Motors, par exemple, obtiendraient un tarif spécial pour x wagons ou parfois pour un train tout entier, alors qu'un particulier se verrait accorder un tarif tout à fait différent.

**M. Dorin:** De fait, les tarifs pratiqués dans un sens comme dans l'autre dépendent des conditions du marché.

**M. Lawless:** C'est cela. Nos tarifs sont fixés en fonction du marché, de ce qu'on peut en tirer.

**M. Dorin:** Merci.

**Le président:** Très bon exemple, monsieur Dorin.

Maintenant, messieurs, nous venons de terminer notre premier tour croyez-le ou non. Il nous sera peut-être impossible de mettre un terme à cette séance avant 16:45 heures. Vous avez un avion à prendre ce soir, monsieur Benjamin, je crois. Je sais qu'un de vos collègues siège à un autre comité.

Monsieur Baker, je ne sais pas ce que veut faire le comité. Nous pourrions bien sûr essayer de siéger ce soir. Mais si ceux qui s'intéressent particulièrement aux transports ne seront pas ici ce soir, des difficultés vont se poser. Très franchement, je n'ai pas envie de demander au CN de revenir. Sauf tout le respect que je dois aux témoins, je suppose qu'ils ne susciteront pas beaucoup d'intérêt s'ils reviennent trop tôt. Mais je suis à la disposition du comité.

Pour le moment, M. Baker et M. Benjamin ont demandé la parole. Et je ne sais si nous pourrions . . . Je ne sais si d'autres députés veulent la parole.

**M. Jourdenais:** Peut-être pourrais-je . . .

**Le président:** Bon, alors, serez-vous ici ce soir?

**M. Jourdenais:** À quelle heure?

**Le président:** Ecoutez, j'ai quatre personnes à faire passer d'ici à 16:45. J'aurais préféré que vous ne soyez pas venu cet après-midi.

**M. Jourdenais:** Attendez un peu que je vous dise.

**Le président:** Et ça, c'est une autre chose, comme M. Jourdenais l'a fait remarqué. Il y a deux caucuses: celui de l'Ontario et celui du Québec. Nous allons avoir de véritables problèmes, et le pire, c'est d'attendre d'avoir le quorum. Monsieur Benjamin, j'ai besoin de votre aide.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je me souviens qu'il y a un certain nombre d'années lorsque vous et moi étions de ce côté-ci de la table, que les hauts fonctionnaires du Canadien National ont comparu trois jours différents. Je pense que nous n'avons vraiment pas le choix, puisque nous ne pouvons pas nous réunir ce soir. Nous ne pourrions pas terminer d'ici à 16:45. Nous devons demander aux hauts fonctionnaires du CN de revenir un autre jour, à une date qui nous conviendra d'ici à la fin du mois de juin. Nous n'avons pas d'autre choix.

[Text]

**The Chairman:** I am afraid that seems to be the case with the interest of members now, and I will be interested to see if that same interest is there when they come back. But we can work that out on a mutually convenient date, and you will be back. Okay. Let us proceed then. Mr. Forrestall, before we switch to a second round wants to have his intervention. Mr. Gray.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman, I withdraw my questions. I am sure I can have my questions answered without asking them in committee, and if the gentlemen on the opposite side of the room can be as brief as I am being, then we can proceed. I withdraw my questions, Mr. Chairman.

**Mr. Benjamin:** We have been waiting all year. Get out of it!

**The Chairman:** No, that is a very kind suggestion, Mr. Gray. Let us take a whack at it. Mr. Baker and Mr. Benjamin, you have the floor. Mr. Baker first.

**Mr. Baker:** It is unfortunate that Mr. Gray withdrew his questions, because I found his questions very pertinent because he was dealing with matters which affected the people in his particular area as it relates to CN. On the summer Youth Employment Program, what wage do you pay the young people who are hired for that?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, we pay in the first year 80% of the going rate for the job. But, as you know, they usually do not fill jobs that have been classified because we are very careful that they not take over existing jobs. But to the best of our ability, they get 80% the first year, 85% the next year and 90% the third year.

**Mr. Baker:** The going rate of what?

**Mr. LeClair:** The going rate of the equivalent job in the company.

**Mr. Baker:** Okay. In CN and all your related companies, do you hire people, trainees or summer help, at the minimum wage?

**Mr. LeClair:** I am sorry. Are you talking, sir, within this program?

**Mr. Baker:** No, I mean generally speaking.

**Mr. LeClair:** Are you asking whether we hire students at the minimum wage?

**Mr. Baker:** Yes.

**Mr. LeClair:** I think we do, but I had better double-check on this.

**Mr. Baker:** Mr. Chairman, the only point I wish to make to CN is just a matter of trying to help the company. As I think most Crown corporations should do, I think they should adopt a policy of when they are hiring people at minimum wage to hire at the provincial minimum wage rate, not the federal minimum wage rate. Unfortunately, the new Government of Canada has not kept pace since January 1. I noticed that one of the witnesses wishes to comment on that.

[Translation]

**Le président:** J'ai bien peur que c'est ce qu'il va falloir faire, compte tenu de l'intérêt manifesté par les membres, mais j'ai hâte de voir si l'intérêt sera aussi marqué lorsque les témoins reviendront. Nous nous entendrons donc sur une date qui conviendra à tout le monde, et vous reviendrez. Très bien. Continuons. M. Forrestall voudrait bien avoir la parole avant le deuxième tour de table. Monsieur Gray.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, je retire mes questions. Je suis sûr que je peux obtenir des réponses sans passer par le Comité, et si les messieurs de l'autre côté de la table peuvent être aussi brefs que moi, nous pourrions continuer. Je retire donc mes questions, monsieur le président.

**M. Benjamin:** Cela fait un an que nous attendons. Finissons en!

**Le président:** Non, c'est très gentil de votre part, monsieur Gray. Poursuivons. Monsieur Baker et monsieur Benjamin, vous avez la parole. M. Baker d'abord.

**M. Baker:** Il est malheureux que M. Gray ait retiré ses questions, parce que je les trouvais très pertinentes: elles portaient sur des activités du CN qui affectent les gens de sa région. En ce qui concerne le programme d'emplois d'été pour les jeunes, quel salaire versez-vous aux jeunes embauchés dans le cadre de ce programme?

**M. LeClair:** Monsieur le président, la première année, nous les payons à 80 p. 100 du salaire lié au poste. Mais, comme vous le savez, ils n'occupent habituellement pas des postes qui ont été classifiés, étant donné que nous nous gardons de leur confier des emplois existants. Mais dans la mesure du possible, nous tentons de leur donner 80 p. 100 la première année, 85 p. 100 l'année suivante et 90 p. 100 la troisième année.

**M. Baker:** C'est un pourcentage du salaire courant de quoi?

**M. LeClair:** Du salaire courant du poste équivalent dans la compagnie.

**M. Baker:** Très bien. Au CN, et dans toutes vos filiales, embauchez-vous des gens, des stagiaires ou des étudiants au salaire minimum?

**M. LeClair:** Je m'excuse. Parlez-vous de ce programme en particulier, monsieur?

**M. Baker:** Non, de façon générale.

**M. LeClair:** Est-ce que vous nous demandez si nous embauchons des étudiants au salaire minimum?

**M. Baker:** Oui.

**M. LeClair:** Je crois que oui, mais il faudrait que je vérifie.

**M. Baker:** Monsieur le président, j'essaie tout simplement d'aider la compagnie. Je pense que la plupart des Sociétés de la Couronne devraient adopter une politique d'embauche au salaire minimum au taux provincial et non au taux fédéral. Malheureusement, le nouveau gouvernement du Canada n'a pas suivi les augmentations depuis le 1<sup>er</sup> janvier. Je vois qu'un des témoins voudrait prendre la parole.



[Texte]

**Mr. Yvon H. Masse (Senior Vice-President and Chief Financial Officer, Canadian National Railways):** Mr. Chairman, my understanding is that unless we come under a special program, if we do hire students to replace regular employees on their call-up duties, we pay regular wage.

**Mr. Baker:** According to the union contract?

**Mr. Masse:** Exactly. That is right.

**Mr. Baker:** Mr. Chairman, I am sure that when Mr. LeClair checks with all his companies, he will find certain instances where trainees are hired at the federal minimum wage rate in certain provinces. Mr. Chairman, I do have one particular case in mind.

• 1625

Unfortunately, the federal minimum wage rate now is below every single provincial minimum wage rate in Canada, and I am sure that there will be complaints to the provincial minimum wage boards. Of course they would go to the federal minimum wage board because you are governed by the federal minimum wage rate.

In your breakdown of TerraTransport in your annual report you do not give a breakdown of the bus service of TerraTransport. What was the loss or profit of the bus service of TerraTransport this past year?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, this may take us a minute or two to find. Perhaps the hon. member would want to go to another question and we will come back to the answer once we have it.

**Mr. Baker:** Okay, fine. You get me the answer to that one and I will ask you another question.

Do you know if VIA Rail uses the same cars in western Canada as they do in eastern Canada for passengers, sleeping accommodations and so on? Perhaps Mr. Lawless could answer that question.

**Mr. Lawless:** Yes. The same types of cars are used throughout the country.

**An hon. member:** Old ones.

**Mr. Lawless:** Yes, the basic vintage is in the 20- to 30-year bracket.

**Mr. Baker:** Mr. Chairman, I wonder if by now they would know whether or not there was a profit or loss on the bus service.

I want to thank Mr. Lawless for one thing you can say we have accomplished here in the committee over the last couple of years. I complained last year or the year before about the lack of drinking water on the buses. Mr. Lawless came back to the committee after the break and said it was because the water might freeze in the buses and all these kinds of excuses, but apparently by his intervention there now is drinking water on the TerraTransport buses, and I wanted to thank him quite sincerely for that.

What was the profit or loss margin of the bus service?

[Traduction]

**M. Yvon H. Masse (premier vice-président et Chef de la direction financière, Chemins de fer nationaux du Canada):** Monsieur le président, je pense qu'à moins d'un programme spécial, les étudiants que nous embauchons pour remplacer des employés réguliers doivent être payés au salaire en vigueur.

**M Baker:** En vertu de la convention collective?

**M. Masse:** Exactement. C'est ça.

**M. Baker:** Monsieur le président, je suis sûr que lorsque M. LeClair aura vérifié ce qui se fait dans toutes ses compagnies, il verra que parfois, dans certaines provinces, des stagiaires sont embauchés au salaire minimum fédéral. Monsieur le président, j'ai un exemple bien précis à l'esprit.

Malheureusement, le salaire minimum fédéral est inférieur à celui de toutes les provinces canadiennes, et je suis sûr que les Commissions provinciales du salaire minimum recevront des plaintes. Ces plaintes seront acheminées à la Commission fédérale, parce que vous appliquez le salaire minimum fédéral.

Dans votre rapport annuel, vous faites la ventilation de TerraTransport, mais vous ne donnez pas de détails sur le service d'autocars. Quelles ont été les pertes ou les profits du service d'autocar de TerraTransport l'année dernière?

**M. LeClair:** Monsieur le président, j'aurais peut-être besoin d'une minute ou deux pour trouver la réponse. L'honorable député pourrait peut-être poser une autre question en attendant que nous le trouvions.

**M. Baker:** Très bien. Trouvez-moi la réponse, et je vous poserai une autre question.

Savez-vous si VIA Rail utilise les mêmes wagons dans l'ouest et dans l'est du Canada pour les services voyageurs et de wagons-lits notamment? Monsieur Lawless pourrait peut-être répondre à cette question.

**M. Lawless:** Oui. Nous utilisons le même genre de wagons partout au pays.

**Une voix:** Les vieux.

**M. Lawless:** Oui, il s'agit essentiellement de wagons de 20 à 30 ans d'âge.

**M. Baker:** Monsieur le président, est-ce qu'on a trouvé la réponse à la question de savoir si le service d'autocar a fait des profits ou des pertes?

J'aimerais remercier M. Lawless pour un problème que nous avons réussi à régler ici en Comité ces dernières années. Je m'étais plaint l'année dernière ou l'année d'avant au sujet du manque d'eau potable sur les autobus. M. Lawless avait donné au Comité toutes sortes d'excuses comme l'eau qui risquait de geler et ainsi de suite, mais il semblerait maintenant qu'il y a de l'eau à boire sur les autocars de TerraTransport, et je tenais à l'en remercier très sincèrement.

Quels ont été les profits ou les pertes du service d'autocars?

[Text]

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, we are only at the stage where we have the revenues. We are working on it. I think it was \$4.9 million in revenue, and we are looking at expenditures. I am a little embarrassed that we cannot give this to you quickly. We should. Give us a few more minutes, please.

**The Chairman:** Do you have another question then, Mr. Baker?

**Mr. Baker:** Mr. Chairman, I find it incredible that . . .

Perhaps I can ask Mr. LeClair a question that has always been on my mind. I referred to it this morning. Is there anything in your rules that you lay down for your employees that says that people in management have to travel on the trains, the buses, the ferries under CN control? Is there anything there? Do you encourage your board members to travel the very services that you manage? Is there any stipulation there at all?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, as of now, of course, we do not own any passenger trains . . .

**Mr. Baker:** No.

**Mr. LeClair:** —and we do not own any ferry passenger trains. So the question would refer to the past, I presume. The short answer is no. We ask our people to travel in the most economical way possible taking into account both time and cost. Usually, by and large, outside of Montreal to Ottawa, it is by plane.

**Mr. Baker:** In the most economic way. Could Mr. LeClair or somebody tell me, in examining the most economical way to travel in Canada, where the trains and the ferries and the buses now look in comparison to air? Is Mr. LeClair saying that it is cheaper for the Canadian public to travel by air, by and large, across Canada than by train?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, I did not want to infer any of that at all. I just said that we ask our people to try to find the cheapest way and we are not saying to them which is the cheapest way because it depends on their schedule, how quickly they have to get there, what they have to do the next morning and so forth. However . . .

**Mr. Baker:** But they have passes. They can . . .

**Mr. LeClair:** No, we do not use passes for commercial purposes. Passes are strictly for personal use.

**Mr. Baker:** Okay, fine. So what is the most . . .

**Mr. Forrestall:** [*Inaudible—Editor*]

**Mr. Baker:** I have travelled by train more than any MP on Parliament Hill.

**Mr. Forrestall:** All we had in the old days was the train; we did not have planes.

**Mr. Baker:** I am talking about current . . .

[Translation]

**M. LeClair:** Monsieur le président, nous n'avons trouvé que les revenus. Nous poursuivons nos recherches. Je pense que les revenus s'élevaient à 4.9 millions de dollars, et nous cherchons toujours le chiffre des dépenses. Je me sens un peu gêné de ne pas pouvoir vous répondre rapidement. Nous devrions pouvoir le faire. Accordez-nous encore quelques minutes, s'il vous plaît.

**Le président:** Avez-vous une autre question à poser, alors, monsieur Baker?

**M. Baker:** Monsieur le président, je trouve cela incroyable que . . .

Je pourrais peut-être poser à M. LeClair une question qui me tracasse toujours. J'en ai parlé ce matin. Y a-t-il quelque chose dans vos règlements à l'intention de vos employés qui dit que les cadres doivent voyager sur les trains, les autocars ou les traversiers du CN? Y a-t-il quelque chose à cet effet? Encouragez-vous les membres de votre conseil à utiliser vos propres services? Vos règlements précisent-ils quelque chose à cet égard?

**M. LeClair:** Monsieur le président, à l'heure actuelle, nous ne possédons évidemment pas de trains de voyageurs . . .

**M. Baker:** Non.

**M. LeClair:** . . . ni de traversiers pour les trains de voyageurs. Alors la question doit sûrement porter sur le passé. La réponse est non. Nous demandons à nos employés de voyager le plus économiquement possible compte tenu et du temps, et des coûts. De façon générale, en-dehors de Montréal et d'Ottawa, nous voyageons par avion.

**M. Baker:** Voyager le plus économiquement possible. Monsieur LeClair ou un de ses collaborateurs pourrait-il me dire comment se compare le train, le traversier et l'autocar au transport aérien pour ce qui est des coûts de déplacement? Si je comprends bien, M. LeClair semble dire que le public canadien peut généralement voyager à meilleur marché par avion que par train au Canada?

**M. LeClair:** Monsieur le président, ce n'est absolument pas ce que j'ai voulu donner à entendre. J'ai simplement dit que nous demandons à nos employés de voyager de la façon la plus économique possible, et nous ne leur indiquons pas quel est le mode de transport le moins cher, parce que cela peut dépendre de leur horaire, du temps qu'ils disposent pour se rendre à destination, de ce qu'ils ont à faire le lendemain matin, et ainsi de suite. Toutefois . . .

**M. Baker:** Mais ils ont des laissez-passer. Ils peuvent . . .

**M. LeClair:** Non, nous n'utilisons pas les laissez-passer pour les affaires. Les laissez-passer servent strictement aux fins personnelles.

**M. Baker:** Très bien. Alors quel est le . . .

**M. Forrestall:** [*Inaudible—Éditeur*]

**M. Baker:** J'ai voyagé par train plus que tout autre député de la Colline parlementaire.

**M. Forrestall:** C'est tout ce que nous avons dans ce temps-là; nous n'avions pas l'avion.

**M. Baker:** Je parle d'aujourd'hui . . .

[Texte]

**The Chairman:** Order, please.

Mr. Baker still has the floor, but I must say Mr. Forrestall has asked a very interesting question in how many times you have gone from Ottawa to Newfoundland by train. I would venture to say that Mr. Forrestall and I have gone just as often from Ottawa to Halifax by train, because that was before planes really were flying.

• 1630

**Mr. Baker:** Mr. Chairman, I brought up in the last committee meeting about bingo on the train, and none of the members knew—VIA Rail did not know anything about bingo on the train. I am sure there are certain people here in this room, former CN employees, who know about bingo on the train from here to Halifax.

Anyway, Mr. Chairman, getting back to my major question. Where is the balance sheet for the bus service? A very important question. And everybody should know the answer to that question.

**Mr. LeClair:** And we do by now, sir. Mr. Lawless will give it to you.

**Mr. Lawless:** The bus service is losing somewhere between \$400,000 to \$500,000 a year. We applied to the CTC to raise the rates just prior to the 6 and 5 introduction. We were authorized at that time for three 9% increases; one at the first of the year; one in the middle of the year; and one at the first of the following year. We got the 9% in the first one. The other two were caught in the 6 and 5 process. We have just recently re-introduced a fare increase which will put us up, hopefully, in two years' time to a break-even basis. But the figure for loss is in the neighbourhood of \$400,000 to \$500,000.

**Mr. Baker:** What do you mean, then, in your annual report by saying, and I quote, and this evaluation is by the federal government of TerraTransport, which I presume covers the bus and the freight service:

This evaluation will determine the future of TerraTransport, and CN is looking forward to a solution that will relieve it of its current financial burden.

**Mr. Lawless:** The major part of that comment refers to the operation of the railway itself, which is, first of all, the largest loser, and it is the one that generates the most cost.

**Mr. Baker:** What about the buses?

**Mr. Lawless:** The buses are a very small part of the operation in Newfoundland.

**Mr. Baker:** But the buses are the only thing people have to travel by.

**Mr. Lawless:** The buses, as I say, are losing \$400,000 to \$500,000 a year. The railway itself is approaching a \$35 million loss in 1985.

[Traduction]

**Le président:** À l'ordre s'il vous plaît.

Monsieur Baker a toujours la parole, mais je dois dire que M. Forrestall a posé une question très intéressante, à savoir: combien de fois avez-vous pris le train pour vous rendre d'Ottawa à Terre-Neuve. Je serais prêt à dire que M. Forrestall et moi-même avons pris aussi souvent le train entre Ottawa et Halifax, parce que le service de transport aérien n'était pas vraiment ce qu'il est aujourd'hui.

**M. Baker:** Monsieur le président, à la dernière réunion du comité, j'ai parlé d'un bingo dans le train, et personne ne savait... VIA Rail n'était pas au courant qu'on organisait des bingos dans le train. Je suis sûr qu'il y en a certains ici, d'anciens employés du CN, qui sont au courant des bingos organisés dans le train entre Ottawa et Halifax.

De toute façon, monsieur le président, j'aimerais revenir à ma question principale. Où est le bilan du service d'autocars? C'est une question très importante. Et tout le monde devrait savoir la réponse à cette question.

**M. LeClair:** Et nous l'avons, monsieur. M. Lawless vous la donnera.

**M. Lawless:** Le service d'autocars perd entre 400,000\$ et 500,000\$ par année. Nous avons fait une demande à la société pour relever nos tarifs juste avant l'entrée en vigueur de la politique des 6 et 5 p. 100. Nous avons obtenu l'autorisation d'imposer trois augmentations de 9 p. 100: la première, le 1<sup>er</sup> janvier; la deuxième, au milieu de l'année; et la troisième, le 1<sup>er</sup> janvier suivant. Nous avons pu appliquer la première hausse de 9 p. 100, mais les deux autres ont été soumis au régime des 6 et 5 p. 100. Nous venons récemment d'imposer une nouvelle hausse des tarifs qui nous permettra, je l'espère, de faire nos frais d'ici à deux ans. Mais les pertes se chiffrent aux environs de 400,000\$ à 500,000\$.

**M. Baker:** Mais que voulez-vous dire, alors, dans votre rapport annuel, quand vous déclarez—et il s'agit d'un bilan de TerraTransport dressé par le gouvernement fédéral qui, je présume, doit comprendre le service d'autocars et le service marchandises—et je cite:

De ce bilan dépend l'avenir de TerraTransport. Quant au CN, il aspire à l'application d'une solution qui le déchargera du fardeau financier actuel...

**M. Lawless:** Ce commentaire porte surtout sur les opérations ferroviaires en tant que tel; c'est-à-dire les opérations les plus déficitaires, celles qui coûtent le plus cher.

**M. Baker:** Mais qu'en est-il du service d'autocars?

**M. Lawless:** Le service d'autocars représente une très faible partie des opérations à Terre-Neuve.

**M. Baker:** Mais c'est le seul moyen de transport pour les gens là-bas.

**M. Lawless:** Je le répète, les autobus accusent des pertes de 400,000\$ à 500,000\$ par année. Quant au chemin de fer, les pertes atteignent près de 35 millions de dollars en 1985.



*[Text]*

**Mr. Baker:** When will this evaluation be completed by the federal government?

**Mr. Lawless:** The evaluation is completed now. The Minister has it in his hands, and the officials are dealing with it now, so we expect some time this fall to hear what they intend to do.

**Mr. Baker:** So I should ask him a question in the House.

**The Chairman:** That is about your time at the moment, Mr. Baker.

Just for clarification, I guess I understood, Mr. Lawless, that is \$35 million on the train operation in Newfoundland, compared to \$400,000 or \$500,000 for the bus in Newfoundland.

**Mr. Lawless:** That is right, sir.

**The Chairman:** Good. Mr. Benjamin.

**Mr. Forrestall:** Could I just ask my . . .

**The Chairman:** Oh, yes, pardon me. Is it all right to let Mr. Forrestall intervene here?

**Mr. Benjamin:** Sure.

**Mr. Forrestall:** Just a supplementary. The \$32.939 million deficit of Terra last year, was that covered in total by government subsidy?

**Mr. LeClair:** No, there were no subsidies to cover that.

**Mr. Baker:** You pay for it?

**Mr. Lawless:** We pay for it, yes.

**Mr. Forrestall:** Canadian National pays for it, and you, in turn, recover it from the government.

**Mr. LeClair:** No, we do not recover a penny.

**Mr. Forrestall:** You do not.

**Mr. LeClair:** Our profit would have been 32 point, whatever it is, higher last year had it not been for TerraTransport.

**The Chairman:** That is interesting. Okay, Mr. Forrestall?

**Mr. Forrestall:** No, not really, but I will pass, because it was just a supplementary.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I have been interested in this exchange about Newfoundland. When it comes to transportation they have been left out of Confederation. The fact that CN is footing the whole tab for the loss is not necessarily bad, because it means the nation as a whole is sharing in the cost of providing some kind of reasonably equitable transportation services no matter where you happen to live, and that we have quit discriminating against people because of where they happen to live or produce their goods.

*[Translation]*

**M. Baker:** Quand ce bilan du gouvernement fédéral sera-t-il terminé?

**M. Lawless:** Le bilan est déjà terminé. Le ministre l'a en main, et les hauts fonctionnaires sont en train de l'étudier. Nous pouvons donc nous attendre à avoir de leurs nouvelles à l'automne prochain.

**M. Baker:** Je devrais donc lui poser la question à la chambre.

**Le président:** C'est à peu près tout le temps que vous avez, monsieur Baker.

Pour fins de clarification, ai-je bien compris, monsieur Lawless, que les pertes des opérations ferroviaires à Terre-Neuve sont de 35 millions de dollars, à comparé à 400,000\$ ou 500,000\$ pour le service autocars.

**M. Lawless:** C'est bien ça monsieur.

**Le président:** Très bien. Monsieur Benjamin.

**M. Forrestall:** Pourrais-je poser . . .

**Le président:** Oh oui, pardon. Est-ce que vous permettez que M. Forrestall intervienne?

**M. Benjamin:** Certainement.

**M. Forrestall:** Une question supplémentaire. Le déficit de 32,939,000\$ de TerraTransport l'an dernier a-t-il été absorbé complètement par une subvention gouvernementale?

**M. LeClair:** Non, il n'y a pas eu de subvention pour cela.

**M. Baker:** C'est vous qui l'absorbez?

**M. Lawless:** C'est nous qui l'absorbons, oui.

**M. Forrestall:** Le Canadien National absorbe le déficit et vous, de votre côté, vous recouvrez ces sommes auprès du gouvernement.

**M. LeClair:** Non, nous ne recouvrons pas un sou.

**M. Forrestall:** Non.

**M. LeClair:** Nos profits auraient été de 32 millions point je ne sais pas trop combien plus élevé l'an dernier si ce n'avait été de TerraTransport.

**Le président:** C'est intéressant ça. Ça va monsieur Forrestall?

**M. Forrestall:** Non, pas vraiment, mais je vais laisser passer, c'était simplement une question supplémentaire.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je trouve intéressante cette discussion au sujet de Terre-Neuve. Quand ça vient aux transports, Terre-Neuve ne semble pas faire partie de la Confédération. Le fait que le CN absorbe le déficit n'est pas nécessairement une mauvaise chose, parce que cela veut dire que le pays tout entier partage le coût de services de transport raisonnablement équitable, peu importe où vous habitez, et que nous avons cessé de faire de la discrimination à l'endroit des gens à cause de la région qu'ils habitent ou de l'endroit où ils produisent leurs marchandises.

## [Texte]

I must say, Mr. Chairman, to my friends from CN, just briefly, on getting into the telephone business, your responses earlier today avoided the long distance telephone thing. This is what I was getting at. I understand, appreciate, agree with and support the in-house and long-established communications systems CN and all railroads have always had, both for their own operations and for customers. However, when one considers the size of our geography and the scattered population, when one considers telephone service versus cost—and I take exception to the witnesses who said that Canada has one of the highest costs—if one takes all that technology and whatnot which is available in every corner of the country, comparatively we have the best and lowest cost system in the world.

• 1635

When you add an additional system which is neither wanted, asked for nor needed... I want to refer you, Dr. LeClair, to the Joint Committee on Energy and Commerce of the U.S. House of Representatives, who made a nation-wide survey. The results of the survey confirm "a pattern of local rate increases far above the historical norm".

The Office of Plans and Policy, Federal Communications Commission, United States, September 1984—and this might sound like gobbledegook, but you have to read it a second time—says:

Using pessimistic but plausible assumptions, no equilibrium exists in an attempt to provide the current revenue requirements from usage charges will cause the switch network to unravel in a cycle of increased access charges, increased bypass and decreased demand, increase excess charges and so forth with no stopping point.

In other words, if CNCP Telecommunications cream off—I do not care if it is only 8%—of long distance calls from the telephone companies in Alberta, Saskatchewan, and Manitoba, they have to make up the loss somewhere else. That means increased access charges, namely on their multitelephone rentals. That has been the experience in the United States. I went through it at the airport in Los Angeles—there were five different telephone companies. You want competition. Five different telephone companies. It took me 30 minutes to find one of them which would use my Bell Telephone credit card issued by the House of Commons. Baloney! Anyway, that is for a next round when we have the CNR in front of us, which we are going to have to do.

The CNR was ordered by the Human Rights Commission to hire women until they make up 13% of the work force, and you have appealed that. You say in your annual report that you have appealed it. Then you go on to say that on the other hand, or in spite of that, you are making great efforts. I do not know why you appealed it if you are making great efforts, but you are not required to implement this program or start it until

## [Traduction]

Je dois dire, monsieur le président, à mes amis du CN, très brièvement, qu'ils ont évité de répondre aux questions que je leur ai posées plus tôt aujourd'hui au sujet du service téléphonique interrurbain. Voici où je voulais en venir. Je comprends, j'apprécie, j'accepte et j'appuie les systèmes de communication internes et depuis longtemps établi que le CN et tous les chemins de fer ont toujours eu pour leurs propres opérations et pour leurs clients. Cependant, quand on pense à l'étendue de notre territoire et à la dispersion de notre population, quand on pense à ce que coûtent les services téléphoniques—et je m'inscris en faux contre les témoins qui ont dit que c'est au Canada que les coûts sont les plus élevés—si l'on tient compte notamment de toute la technologie disponible dans tous les coins du pays, je pense qu'en comparaison, nous avons le meilleur système au monde et le moins coûteux.

Quand vous ajoutez un système supplémentaire qui est ni souhaité, ni demandé, ni nécessaire... je voudrais vous référer, monsieur LeClair, à une étude nationale du comité mixte américain de l'Energie et du Commerce de la chambre des représentants qui a fait ressortir que les hausses tarifaires locales étaient de beaucoup supérieures aux normes traditionnelles.

Le bureau des Plans et Politiques de la Commission Fédérale Américaine des Communications a dit, en septembre 1984—et cela vous apparaîtra peut-être tout à fait incompréhensible, mais il ne faut pas hésiter à le relire une deuxième fois—et je cite:

Dans des hypothèses pessimistes, mais plausibles, il est impossible d'essayer d'atteindre ces objectifs de revenus grâce aux frais d'utilisation; car une telle entreprise se traduirait par une série de hausses des frais d'accès, l'absence plus fréquente de services et une diminution de la demande, des frais supplémentaires plus nombreux et il n'y a pas de fin aux conséquences que cela pourrait avoir.

Autrement dit, si les Télécommunications CNCP prennent ne serait-ce que 8 p. 100 du marché des appels interrurbains des compagnies de téléphone de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, il faudra compenser ces pertes d'une façon ou de l'autre. Cela se traduira par des frais d'accès plus élevés, notamment pour la location de services téléphoniques multiples. C'est ce qui est arrivé aux États-Unis. J'en ai eu l'expérience à l'aéroport de Los Angeles—il y avait cinq compagnies de téléphone différentes. Vous voulez de la concurrence. Cinq compagnies différentes. Il m'a fallu trente minutes pour en trouver une qui acceptait ma carte de crédit de Bell Téléphone que j'ai reçu de la Chambre des Communes. Balivernes! De toutes façons, ce sera pour une autre fois, lorsque nous serons en présence du CNR que nous devons absolument rencontrer.

Le CNR a été enjoint par la Commission des Droits de la Personne d'embaucher des femmes jusqu'à ce qu'elles représentent 13 p. 100 des effectifs, et vous en avez appelé de cette ordonnance. Vous dites dans votre rapport annuel que vous avez interjeté appel. Ensuite, vous dites que d'un autre côté, ou malgré cela, vous faites de gros efforts. Je ne sais pas pourquoi vous avez appelé de la décision si vous faites de gros efforts,

*[Text]*

August of this year. I would like to know what percentage of women you presently have in your work force who are being hired and how long it will take to meet that 13% goal, with which you do not disagree. Of the 120 young people you have hired under your Youth Program, how many are women? How many handicapped will be hired under that program?

Finally, both the written examination and most certainly the physical requirements of being hired by CN have been under a great deal of fire. What changes in these tests have been made to better accommodate handicapped and women, regardless of whether or not you continue your appeal on the Human Rights Commission decision? What progress are you making?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, there were quite a few questions in there. Some of them we can answer right now; others may be more difficult. However, we will certainly try our best.

To answer, very quickly, the question on the Youth Program regarding how many are female, the answer is 50%.

**Mr. Benjamin:** Good.

**Mr. LeClair:** Our problem with the *Action-travail des femmes* tribunal decision was not necessarily the conclusions themselves. We had no idea where the 13% came from. The 1 in 4 was certainly not, in our view, realistic, and we still do not know where that came from.

• 1640

We said that we would go beyond those recommendations. That judgment of the tribunal applied only to the St. Lawrence region. The next day we said that we would apply it throughout the system, not only in the rail... Officially, we said all of our companies, including our subsidiaries. We said that we objected to the 13%, because we did not know where it came from. As far as we are concerned now, our goal is 50%, because that is a reflection of the corporation.

We appealed on points of law, which we felt we had to appeal. Mr. Chairman, this is right now in front of a tribunal. So I think it would be improper for me—at least publicly—to comment. We made our case last week and it is now in front of three judges of the Federal Court. But we did appeal on points of law, which we feel have major importance for the industry in Canada and for ourselves in particular. We never quarrelled with the substance of that judgment. We agreed that we had lots to do. And, in fact, we did name Mrs. Louise Piché, as assistant vice-president, who has been working very, very hard in the last eight months—I think it is... on this. We are making progress.

As far as the figures, I am not so sure whether Mr. Laroche, who is in human resources, or Mr. Moss has the figures. We

*[Translation]*

mais vous n'êtes pas obligés d'entreprendre ce programme avant le mois d'août prochain. J'aimerais savoir quel est le pourcentage de femmes au sein de vos effectifs, et dans combien de temps vous atteindrez cet objectif de 13 pourcent que vous ne contestez pas. Combien de femmes y a-t-il parmi les 120 jeunes que vous avez embauchés dans le cadre de votre programme d'emploi des jeunes? Combien d'handicapés seront embauchés en vertu de ce programme?

Pour terminer, les examens écrits et certainement les examens physiques que doivent subir les candidats à des postes au CN ont été vivement critiqués. Quelles modifications avez-vous apportées à ces examens pour mieux accommoder les handicapés et les femmes, peu importe si vous continuez à en appeler de la décision de la Commission des Droits de la Personne? Quels progrès avez-vous fait à cet égard?

**M. LeClair:** Monsieur le président, il y avait plusieurs questions là-dedans. Nous pouvons répondre à certaines d'entre elles maintenant, mais pour d'autres, c'est un peu plus difficile. Cependant, nous ferons de notre mieux.

Pour répondre très brièvement à la question de savoir combien de femmes ont été embauchées dans le cadre du programme d'emploi des jeunes, la réponse est 50 p. 100.

**M. Benjamin:** Bravo.

**M. LeClair:** Notre problème concernant la décision du tribunal d'Action au Travail des Femmes ne tient pas nécessairement aux conclusions comme telles. Nous ne savions pas comment on était arrivé à ce 13 p. 100. Quant au rapport de 1 contre 4, il n'était certainement pas réaliste à nos yeux, et nous ne savons toujours pas comment on en est arrivé à ces chiffres.

Nous avons déclaré que nous irions plus loin que ces recommandations. La décision du tribunal s'appliquait seulement à la région du Saint-Laurent. Le lendemain, nous avons dit que nous l'appliquerions à l'ensemble du système, non seulement au secteur rail, mais à toutes nos compagnies y compris nos filiales. Nous avons précisé que nous n'étions pas d'accord avec le 13 p. 100 parce que nous ne savions pas d'où il venait. Notre objectif à nous, maintenant, est de 50 p. 100, parce que cela reflète notre société.

Nous avons appelé de la décision sur des points de droit, comme nous croyions devoir le faire. Monsieur le président, cette cause est présentement devant un tribunal. Alors je ne crois pas qu'il soit opportun que j'en discute, du moins pas publiquement. Nous avons présenté notre cause la semaine dernière, et trois juges de la Cour fédérale sont en train de l'examiner. À notre avis, les points de droit que nous avons invoqués sont d'une grande importance pour l'industrie au Canada et pour nous-mêmes. Nous n'avons jamais contesté la décision dans sa substance. Nous convenons que nous avons beaucoup à faire. En fait, nous avons nommé au poste de vice-président adjoint M<sup>me</sup> Louise Piché qui a beaucoup, beaucoup travaillé ces huit derniers mois, je pense, sur ce dossier. Mais nous faisons du progrès.

Quant aux chiffres, je ne sais pas si M. Laroche, du service des ressources humaines, ou M. Moss les ont. Nous pouvons



[Texte]

can certainly provide them to you, if we do not have them with us today, as to the progress that has been made.

This is long. You do not do this overnight. Our major problem is the reality—we are talking about non-traditional jobs now—of trying to find females who are willing to take those jobs and stick with them. If you look at our big ads in the papers now, for example, CN Rail is asking for such and such. There is always in the right hand corner "Female applicants will be considered in a special way". We are trying to do everything we can, and we are getting them. We have female engineers, as you know. They go to our training school at Gimli. We are trying the best we can. But the appeal was on matters of law, not matters of substance.

**Mr. Benjamin:** What you are really saying then is that you would like to have more time to accomplish this because, if enough females do not apply, you cannot reach the objective. You want more time. All right. I will not argue with that.

**Mr. LeClair:** I am sorry, I was forgetting. You asked a question about the test which we may have some comments on.

**Mr. Benjamin:** And the handicapped.

**Mr. LeClair:** And the handicapped.

**Mr. Lawless:** You mentioned the written examination, but I think you also meant the physical tests. In accordance with the human rights comments that were made on those written examinations and, indeed, the physical test, they have all been changed. They are in accordance with what we understand to be acceptable to them now. So we are not having any difficulty with that.

As far as the timeframe, it is a long, slow, laborious process and, as the chairman has indicated, we are making progress. However, I think it is going to be a long time before we get to where we feel we are satisfied with our accomplishments.

As you know, it is a traditional male industry and there is only a certain amount of desire from the female side of the population to come in. It will take quite a while I think.

As far as the handicapped are concerned, we have many, many programs looking at how we can introduce the handicapped into the railway industry. And we are doing that as much as we can.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, we need to remind ourselves that during the Second World War, when I was working in the shipyards and then on the railroad, and in the armed forces, we had women who were welders, rivet heaters, rivet passers, dock workers—you name it—and they did a very good job.

**The Chairman:** This is a good way to conclude this contribution of yours, Mr. Benjamin. We are just about ready for the

[Traduction]

toujours vous faire parvenir les chiffres pour illustrer les progrès réalisés jusqu'à présent, si nous ne pouvons pas le faire aujourd'hui.

C'est un long processus. On n'y arrive pas du jour au lendemain. Notre plus gros problème, c'est la réalité: nous tentons de trouver des femmes qui voudront bien travailler dans des postes traditionnellement occupés par des hommes. Si vous consultez les journaux, vous verrez que nos offres d'emplois pour le CN Rail, par exemple, demandent des choses bien précises. Dans le coin droit, il y a toujours la mention suivante: «les demandes des candidats féminins recevront une attention particulière». Nous faisons tout ce qui est possible, et ça marche. Comme vous le savez, nous avons des femmes ingénieurs. Elles suivent des cours à notre école de formation de Gimli. Nous faisons tout ce que nous pouvons. Mais notre appel portait sur des points de droit, et non sur le fond de la décision.

**M. Benjamin:** Ce que vous nous dites, donc, c'est que vous aimeriez avoir plus de temps pour réaliser votre objectif, car s'il n'y a pas suffisamment de demandes de la part des femmes, vous ne pourrez l'atteindre. Vous demandez plus de temps. Très bien. Je n'ai rien contre cela.

**M. LeClair:** Pardon, j'allais oublier. Vous avez posé une question au sujet de l'examen, et nous aurions peut-être quelques commentaires à faire à ce sujet.

**M. Benjamin:** Et sur les handicapés.

**M. LeClair:** C'est vrai.

**M. Lawless:** Vous avez parlé de l'examen écrit, mais je pense que vous entendiez aussi les examens physiques. Par suite des commentaires relatifs aux droits de la personne au sujet des examens écrits et physiques, nous avons modifié tous les examens. Ils sont maintenant conformes aux dispositions relatives aux droits de la personne. Nous n'avons donc plus de problème de ce côté-là.

Quant à l'échéancier, il faut dire que le processus est long, lent et laborieux, et comme le président l'a mentionné, nous faisons du progrès. Toutefois, je pense qu'il faudra attendre encore longtemps avant que nous soyons satisfaits de nos réalisations.

Comme vous le savez, notre industrie est traditionnellement mâle, et les femmes ne semblent pas particulièrement intéressées à s'y faire une place. Cela prendra encore un peu de temps.

Pour ce qui est des handicapés, nous avons de très nombreux programmes visant à les intégrer dans l'industrie ferroviaire. Et nous faisons tout ce que nous pouvons à cet égard.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, nous devons nous rappeler que durant la Seconde guerre mondiale, quand je travaillais au chantier naval, puis sur les chemins de fer et dans les Forces armées, nous avions des femmes soudeuses, riveurs-burineurs, débardeurs, et elles faisaient un très bon travail.

**Le président:** C'est une bonne façon de terminer votre intervention, monsieur Benjamin. La sonnerie est sur le point

[Text]

bells. Actually, you were a little bit over your time, but you were on an interesting subject.

Dr. LeClair and Mr. Lawless, we sort of intimidated, when we started this morning, that there would be problems at 4.45 p.m., and those problems are still there. We do not know how long the votes are going to be. The past experience of certainly most of the members of this committee is that it is difficult trying to get a quorum at 8 p.m., when you have had votes that might go on for hours. I think we all could waste a great deal of time. I know there was some disposition to try perhaps to get you on tonight. Certainly, there have been consultations. Is it possible for either or both of you to come back Thursday at 10 a.m. to conclude this meeting?

• 1645

**Mr. Benjamin:** Or next week, or the week after.

**The Chairman:** I know, Mr. Benjamin, you are going to be away Thursday, I think. Is that right? Are you going to be away too?

**Mr. Angus:** I am in another committee.

**The Chairman:** Yes. How are you fixed for blades on Thursday?

**Mr. LeClair:** It does not look good. Mr. Lawless is in Atlanta, Mr. Franklin is in Toronto, and I do not know where I am.

**The Chairman:** Okay. Well, this will give us more... Mr. Benjamin will be away too, and that would be a great sadness if he were not present when you come back to pursue his questioning. There are other members that stood down this afternoon that I certainly am going to look at and recognize. And there may be some other members who told me they could not be here today because they are somewhere else.

So whenever you come back, I think it will be a full day. It will give you more time to prepare. I think Mr. Forrestall has other interventions to amplify his first intervention. So we will agree through consultations with you as to a mutually convenient time, because there certainly will be an interest.

Okay, that is fine for today. Before we go, I want to inform the committee—and it also affects CN, obviously—that after consultations the composition of the subcommittee has been defined. All the motions have been passed, so I am just announcing it really. From the Liberal opposition it is Mr. Warren Allmand, Mr. Benjamin on behalf of the NDP, and on behalf of the government it will be Mr. Vince Dantzer, Mr. Dennis Cochrane, and Mr. Darryl Gray. That will be the subcommittee.

I am throwing out to the subcommittee... That subcommittee will be the same in miniature as this committee. It now, with those names formally and publicly announced, has the capacity and power to meet, as this committee met initially, to pick its own chairman. I will certainly talk to some of my members as to how you should pick the chairman...

**Some hon. members:** Oh, oh!

[Translation]

de se faire entendre. En fait, vous avez pris un peu plus de temps que prévu, mais vous étiez sur un sujet intéressant.

Monsieur LeClair, monsieur Lawless, au début de la séance ce matin, nous vous avions signalé qu'il y aurait probablement des problèmes à 16h45, et c'est toujours vrai. Nous ne savons pas pendant combien de temps dureront les votes. Nous savons, de par l'expérience de la plupart des membres du Comité, qu'il est difficile d'obtenir un quorum à 20 heures, après les votes qui durent pendant des heures. Je pense que nous risquons tous de perdre beaucoup de temps. Je sais que nous avons tenté d'organiser une réunion pour ce soir. Il y a certainement eu des consultations à cet égard. Vous serait-il possible de revenir jeudi à 10 heures pour terminer la réunion?

**M. Benjamin:** Ou la semaine prochaine, ou la semaine suivante.

**Le président:** Je sais monsieur Benjamin que vous n'y serez pas jeudi, n'est-ce pas? Et vous non plus?

**M. Angus:** J'ai un autre comité.

**Le président:** Oui. Et pour jeudi, ça vous convient?

**M. LeClair:** Je ne suis pas sûr. M. Lawless est à Atlanta, M. Franklin à Toronto, et moi je ne sais pas.

**Le président:** Très bien. Cela nous donnera plus de... M. Benjamin n'y sera pas non plus, et il serait très malheureux qu'il ne soit pas là lorsque vous reviendrez. Certains membres ont cédé leur tour cet après-midi, et je suis sûr qu'ils auraient des questions à vous poser. Il y a peut-être d'autres membres aussi qui n'ont pu assister à la réunion aujourd'hui parce qu'ils étaient pris ailleurs.

Alors quand vous reviendrez, ce sera pour une journée complète. Cela vous donnera plus de temps pour vous préparer. Je pense que M. Forrestall aimerait bien approfondir certaines questions qu'il a abordées au premier tour de table. Nous essaierons donc de nous entendre sur une date pour la prochaine réunion qui ne sera certainement pas sans intérêt.

C'est donc tout pour aujourd'hui. Avant de partir, je voudrais informer le Comité... et cela concerne aussi le CN, évidemment... que la composition du sous-comité a été établie après consultation. Toutes les motions ont été adoptées, alors je ne fais que vous annoncer qui en fera partie. L'opposition libérale sera représentée par M. Warren Allmand, les néo-démocrates par M. Benjamin, et le gouvernement par MM. Vince Dantzer, Dennis Cochrane et Darryl Gray. Voilà ce qu'il en est pour les membres du sous-comité.

J'ajouterais que le sous-comité sera une réplique en miniature du Comité permanent. Maintenant que les membres ont été nommés officiellement et publiquement, le sous-comité peut se choisir un président, comme nous l'avons fait pour ce Comité. Je parlerai certainement à certains de mes membres pour leur indiquer comment choisir leur président...

**Des voix:** Oh, Oh!

[Texte]

**The Chairman:**—so you do not go awry and so that you follow all the normal democratic procedures we followed to get ourselves commissioned. But the sooner you do it the better, because there are lots of CN pensioners and others . . . There are other ways, perhaps when you meet and discuss your work, to report back to this committee, which might again be an appropriate time when the CN first comes back. We have had overtures from both the CN and the pensioners to expedite the study of this matter, to have in camera briefings of different positions—there are many things to be considered.

Dr. LeClair.

**Mr. LeClair:** Do you have any idea of the timeframe when they are to report and when we might be called to meet that committee?

**The Chairman:** I can answer your first question; I cannot answer your second. I think the order of reference from this committee to the subcommittee is September 17 to report back to the full committee. Your presentation and other presentations would be before the subcommittee between . . .

**Mr. LeClair:** Now and then.

**The Chairman:**—now and then.

Gentlemen, thank you very much. I want to thank members for coming and staying physically present. I want to thank the CN officials for what I think has been a very . . . frankly, it has been more informative than some previous hearings. Hopefully, before you come back we will have a direction to clarify other questions that were not answered today because of previous policy, which quite frankly I do not really care much about. I think the more open we are, the better it is for everybody, along the admonition of Mr. Taylor here. I think you will agree with that once you realize you are not going to be the guinea pigs and have any scar tissue for being the guinea pigs.

So with that, with no further ado, we now stand adjourned until Tuesday at 11 a.m., June whatever it is, when the Canada Post Corporation will be before us.

[Traduction]

**Le président:** . . . pour que tout se déroule dans l'ordre et que vous suiviez la procédure démocratique normale que nous avons suivie nous-mêmes. Mais vous devriez vous nommer un président au plus vite, parce qu'il y a beaucoup de pensionnés du CN notamment . . . Il y a d'autres façons de procéder pour faire rapport au Comité, et après vous être rencontrés pour discuter de votre travail, il serait peut-être opportun d'en parler lorsque le CN reviendra. Le CN et les pensionnés nous ont demandé de travailler avec diligence sur ce dossier, de tenir des réunions à huis clos pour discuter de différentes positions . . . il y a donc de nombreuses choses à considérer.

Monsieur LeClair.

**M. LeClair:** Savez-vous à peu près quand le sous-comité doit présenter son rapport, et quand nous serons appelés à le rencontrer?

**Le président:** Je peux répondre à votre première question, mais pas à la deuxième. Selon le mandat que nous lui avons confié, le sous-comité doit présenter son rapport au comité permanent le 17 septembre. Vous et d'autres intervenants seriez donc invités à comparaître devant le Comité entre . . .

**M. LeClair:** Aujourd'hui et le 17 septembre.

**Le président:** . . . c'est bien ça.

Messieurs, je vous remercie beaucoup. Je voudrais remercier les membres d'être venus et d'être restés. Je tiens à remercier les hauts fonctionnaires du CN pour ce qui a été . . . franchement, une réunion plus instructive que certaines des précédentes. J'espère qu'avant votre retour, on nous demandera de clarifier d'autres questions qui n'ont pas été abordées aujourd'hui à cause de la politique antérieure que je ne prise pas particulièrement. Je pense que plus nous serons ouverts, mieux ce sera pour tout le monde, comme l'a fait valoir M. Taylor. Je pense que vous en conviendrez une fois que vous aurez réalisé que vous ne servirez pas de cobayes.

La séance est donc levée jusqu'à mardi à 11 heures, le je ne sais pas trop quel jour de juin, où nous rencontrerons la Société canadienne des postes.





















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From the Canadian National Railways:*

J. Maurice LeClair, Chairman and Chief Executive Officer;

Ronald Edward Lawless, President;

Robert Charles Franklin, Executive Vice-President.

*Des Chemins de fer nationaux:*

J. Maurice LeClair, président du conseil et chef de la direction;

Ronald Edward Lawless, président;

Robert Charles Franklin, vice-président exécutif.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 16

Tuesday, June 11, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 16

Le mardi 11 juin 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports

RESPECTING:

Report of the Canada Post Corporation for the fiscal  
year ending March 31, 1984

CONCERNANT:

Rapport de la Société canadienne des postes pour  
l'exercice financier se terminant le 31 mars 1984

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Ross Belsher  
Dennis H. Cochrane  
Vincent Dantzer  
Murray Dorin  
Bill Gottselig  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
Cyril Keeper  
Hon. André Ouellet  
André Plourde  
Gordon Taylor  
Brian Tobin

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

Bill Attewell  
George Baker  
Patrick Crofton  
Jack Ellis  
Mike Forrestall  
Charles Hamelin  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Dan McKenzie  
John Parry  
Bob Porter  
Alan Redway  
Bill Rompkey  
Chris Speyer  
Reginald Stackhouse

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Thursday, June 6, 1985:

Bill Attewell replaced Joe Reid;  
Alan Redway replaced Brian White;  
Vincent Dantzer replaced Moe Mantha;  
Dan McKenzie replaced Lise Bourgault;  
Gordon Towers replaced Jean Charest;  
Chris Speyer replaced Louis Plamondon;  
Cyril Keeper replaced Les Benjamin.

On Friday, June 7, 1985:

Reginald Stackhouse replaced Gordon Towers.

On Tuesday, June 11, 1985:

John Parry replaced Bill Blaikie.

Conformément à l'article 69(4)(b) du Règlement

Le jeudi 6 juin 1985:

Bill Attewell remplace Joe Reid;  
Alan Redway remplace Brian White;  
Vincent Dantzer remplace Moe Mantha;  
Dan McKenzie remplace Lise Bourgault;  
Gordon Towers remplace Jean Charest;  
Chris Speyer remplace Louis Plamondon;  
Cyril Keeper remplace Les Benjamin.

Le vendredi 7 juin 1985:

Reginald Stackhouse remplace Gordon Towers.

Le mardi 11 juin 1985:

John Parry remplace Bill Blaikie.



## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 11, 1985

(22)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:02 o'clock a.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ross Belsher, Fernand Jourdenais, Cyril Keeper, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, Gordon Taylor.

*Alternates present:* Bill Attewell, George Baker, Mike Forrestall, Dan McKenzie, Alan Redway, Chris Speyer, Reginald Stackhouse.

*Other Members present:* Stan Darling, Brian White.

*In Attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From the Canada Post Corporation:* Judge René-J. Marin, Chairman, Board of Directors; Mr. R.M. Warren, President and Chief Executive Officer; Mr. S.T. Cooke, Executive Vice-President, Personnel and Labour Relations.

Pursuant to Standing Order 46(4) the Committee commenced consideration of the Report of the Canada Post Corporation for the fiscal year ending March 31, 1984.

Judge René Marin and R. Michael Warren made opening statements and answered questions.

At 12:48 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

## AFTERNOON SITTING

(23)

The Standing Committee on Transport met at 3:32 o'clock p.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ross Belsher, Murray Dorin, Fernand Jourdenais, Cyril Keeper, André Ouellet, J. Patrick Nowlan, Gordon Taylor.

*Alternates present:* George Baker, Mike Forrestall, Dan McKenzie, Alan Redway, Chris Speyer.

*In Attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From the Canada Post Corporation:* Mr. R.M. Warren, President and Chief Executive Officer; Judge René-J. Marin, Chairman, Board of Directors.

The Committee resumed consideration of the Report of the Canada Post Corporation for the fiscal year ending March 31, 1984.

Mr. R.M. Warren and Judge René J. Marin answered questions.

It was agreed,—That documents submitted by R. Michael Warren entitled "Rate Increase for Holding Mail", "Attendance Management Report", "USPS Headquarters Hierarchy and Estimated Equivalent" and "Salary Ranges" be printed as Appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 11 JUIN 1985

(22)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 10 h 02, sous la présidence de J. Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ross Belsher, Fernand Jourdenais, Cyril Keeper, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, Gordon Taylor.

*Substituts présents:* Bill Attewell, George Baker, Mike Forrestall, Dan McKenzie, Alan Redway, Chris Speyer, Reginald Stackhouse.

*Autres députés présents:* Stan Darling, Brian White.

*Aussi présent:* De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche.

*Témoins: De la Société canadienne des postes:* Juge René-J. Marin, président du conseil d'administration; M. R.M. Warren, président-directeur général; M. S.T. Cooke, premier vice-président, Personnel et relations du travail.

Conformément à l'autorité que lui confère l'article 46(4) du Règlement, le Comité procède à l'étude du rapport de la Société canadienne des postes pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984.

Le juge René-J. Marin et R. Michael Warren font une déclaration préliminaire et répondent aux questions.

A 12 h 48, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre à 15 h 30.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(23)

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 15 h 32, sous la présidence de J. Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ross Belsher, Murray Dorin, Fernand Jourdenais, Cyril Keeper, André Ouellet, J. Patrick Nowlan, Gordon Taylor.

*Substituts présents:* George Baker, Mike Forrestall, Dan McKenzie, Alan Redway, Chris Speyer.

*Aussi présent:* De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche.

*Témoins: De la Société canadienne des postes:* M. R.M. Warren, président-directeur général; le juge René-J. Marin, président du conseil d'administration.

Le Comité reprend l'étude du rapport de la Société canadienne des postes pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984.

M. R.M. Warren et le juge René-J. Marin répondent aux questions.

*Il est convenu,*—Que les documents présentés par R. Michael Warren et intitulés *Rate Increase for holding mail, Attendance Management Report, USPS Headquarters Hierarchy and Estimated Equivalent* et *Salary Ranges* figurent en appendice aux Procès-verbaux et témoignages de

(See Appendices "TRPT-4", "TRPT-5", "TRPT-6" and "TRPT-7" respectively).

Gordon Taylor moved,—That a document submitted by Dan McKenzie entitled "No. 11 Mr. McKenzie—December 7, 1983" be printed as an Appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence.

After debate the question being put on the motion it was by a show of hands agreed to. Yeas: 5; Nays: 2 (See Appendix "TRPT-8").

At 5:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ce jour (voir appendices «TRPT-4», «TRPT-5», «TRPT-6» et «TRPT-7» respectivement).

Gordon Taylor propose,—Qu'un document présenté par Dan McKenzie et intitulé *No. 11 Mr. McKenzie—December 7, 1983* figure en appendice aux Procès-verbaux et témoignages de ce jour.

Après débat, la motion est mise aux voix par vote à main levée et adoptée comme suit: Oui: 5; Non: 2 (voir appendice «TRPT-8»).

A 17 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Tuesday, June 11, 1985

• 1003

**The Chairman:** I see a quorum for hearing evidence. We have witnesses before us this morning, and I welcome them to the Transport committee, which I guess is the Transport and Communications Committee. I guess it started with the pony, and the Pony Express may have been one of the reasons historically why the post office department, and I guess now the Canada Post Corporation, report is still referred to the Transport committee.

Mr. Warren and Judge Marin are before the committee with their officials. Frankly, one of the reasons we are here today is because I know you appeared before the Miscellaneous Estimates committee, and because of the workload of the Miscellaneous Estimates committee which had estimates before it, with a cut-off time for hearing estimates, examination under the postal corporation is really the only avenue left for Members of Parliament to in effect ask questions that were perhaps not fully canvassed when you appeared before the Miscellaneous Estimates committee. Basically that is really why we are all here together today.

So with no further ado I would like you, Mr. Warren, to introduce those the others with you. I understand you have a brief opening statement. Then, following the procedures of the committee, I will be calling upon the opposition and the New Democratic Party spokesman and then government members, in that rotation, to ask questions.

**Mr. R.M. Warren (President and Chief Executive Officer, Canada Post Corporation):** Thank you, Mr. Chairman. May I begin by introducing Judge René Marin, who is the Chairman of the Board of Canada Post Corporation; and Mr. Stuart Cooke, the Executive Vice-President, Personnel and Labour Relations; Don Lander, the Executive Vice-President and Chief Operating Officer of Canada Post Corporation and Ken Harry, Executive Vice-President of Finance and Administration. With your permission, Mr. Chairman, it might be appropriate for Judge Marin, the chairman of our board, to make a brief opening comment, and if you would permit me I might do the same thing.

**Judge René-J. Marin (Chairman, Board of Directors, Canada Post Corporation):** Mr. Chairman and members of the committee, on behalf of the Board of Directors I am pleased to appear with Mr. Warren and the senior officers of Canada Post Corporation. I have already tabled with you, Mr. Chairman, a full text of my remarks and I do not propose to read them to you, but rather highlight some of the points which I would like to bring to the attention of yourself and the members of the committee.

• 1005

When Canada Post Corporation became a Crown corporation on October 16, 1981, we accepted a challenge which many

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mardi 11 juin 1985

**Le président:** Nous avons quorum, nous pouvons donc entendre les témoignages. Je souhaite la bienvenue aux témoins qui comparaissent ce matin devant le Comité des transports, et on pourrait dire, je crois, le Comité des transports et des communications. Tout à commencé avec le poney et l'est peut-être à cause du Pony Express que le rapport du ministère des Postes, et maintenant de la Société canadienne des postes, continue à être transmis au Comité des transports.

M. Warren et le juge Marin, de même que leurs hauts fonctionnaires, comparaissent ce matin devant le Comité. Une des raisons pour lesquelles nous sommes réunis aujourd'hui, c'est que vous avez comparu devant le Comité des prévisions budgétaires et, comme ce comité a énormément de travail à cause de l'étude du budget, il dispose de peu de temps; l'étude de la Société des postes donne aux députés l'occasion de poser des questions qui n'ont pas été soulevées lorsque vous avez comparu devant le Comité des prévisions budgétaires. Voilà fondamentalement pourquoi nous sommes réunis aujourd'hui.

Sans plus tarder, j'aimerais, monsieur Warren, que vous nous présentiez les personnes qui vous accompagnent. Je crois comprendre que vous avez une courte déclaration préliminaire. Suivant la procédure habituelle du Comité, je donnerai ensuite la parole au représentant de l'Opposition et à celui du Nouveau parti démocratique puis aux membres du gouvernement, dans cet ordre.

**M. R.M. Warren (président et directeur général, Société canadienne des postes):** Je vous remercie, monsieur le président. Permettez-moi de vous présenter le juge René Marin, président du Conseil d'administration de Postes Canada; M. Stuart Cooke, vice-président à la Direction, Personnel et relations du travail; Don Lander, vice-président à la Direction et agent-chef de l'Exploitation de Postes Canada, et Ken Harry, vice-président à la Direction aux Finances et à l'administration. Si vous me le permettez, monsieur le président, il conviendrait peut-être que le juge Marin, président du Conseil d'administration, fasse une courte déclaration préliminaire, et avec votre permission, je ferai de même.

**Le juge René-J. Marin (président, Conseil d'administration, Société canadienne des postes):** Monsieur le président, mesdames et messieurs, je suis heureux, au nom du conseil d'administration, de comparaître avec M. Warren et les principaux fonctionnaires de la Société canadienne des postes. Je vous ai déjà remis, monsieur le président, le texte complet de mes remarques et je n'ai pas l'intention de les lire, mais plutôt de souligner les principaux points afin de les porter à votre attention et à celle des membres du Comité.

Lorsque la Société canadienne des postes est devenue une société de la Couronne le 16 octobre 1981, nous avons relevé



*[Text]*

said could not be met. The concurrent mission given to us by Parliament, that of improving labour relations and the atmosphere of labour negotiations, at the same time reducing the need for subsidization and, finally, to improve service, were matters which at first blush may have appeared to be incompatible. At the time, Mr. Chairman, I had completed a royal commission into some parts of the operation of Canada Post Corporation and I well appreciated some of the fundamental differences in the mission which Parliament unanimously agreed to confer to us.

J'ose dire, monsieur le président, et membres du Comité, que dans le domaine des relations industrielles, nous avons jusqu'à ce jour pu signer des ententes avec 80 p. 100 de nos employés syndiqués. Nous osons croire que l'attitude vindicative qui caractérisait naguère le processus de négociations est éloignée, changée, et alors qu'on notait au début de la Société 650,000 journées-personnes perdues à cause de grèves ou d'arrêts de travail, dans l'année qui vient de s'écouler, à peine 700 journées-personnes ont été perdues pour cause d'interruption de travail.

When we were given our mandate, we were approaching, as a department, \$1 billion a year in loss. That \$1 billion a year is now reduced to \$350 million in the last exercise. In addition to that, Mr. Chairman and members, out of the \$1.35 billion available to us since proclamation, we have used less than was really set aside. We have in fact used \$1.1 billion, leaving some amounts not expended.

We have had a difficult choice, Mr. Chairman. At the time we took over, there were private and public firms that had decided to reduce their expenditures by unilaterally laying off staff. We refused to do that because morally we felt we had an obligation to our employees and our work force. Our reductions, and the only reductions which have taken place, are by natural attrition and redeployment.

Nous osons croire également, monsieur le président et membres du Comité, que si nous n'avons pas prévu un réseau de livraison aussi complet que dans le passé, nous avons ajouté 360,000 points de remise depuis que la Société est devenue une société d'État et nous avons, sauf quelques rares rechutes, tenté de maintenir un service acceptable.

No one has said, Mr. Chairman, that the next two years will be easy ones; indeed they may be the worst and toughest ones. We have leaned down. Our management has done tremendous efforts, but certainly we are not through.

Other postal administrations have gone through the same route. The difference has been a longer path to break even. However, we can now see their success as enviable, and it is clear proof of the rewards that are possible, given the right combination of goodwill, hard work and patience. We are aware that we have a large investment in people, plant and machinery, an investment which we trust and must renew. However, to renew our investment in these three areas, we must have capital investments. The board is very concerned that our operating budget has to an extent now been used to

*[Translation]*

un défi qui aux yeux de beaucoup paraissait impossible. La mission que le Parlement a confiée à la Société est d'améliorer le climat des relations de travail, de réduire progressivement les subventions de l'État et finalement d'améliorer la qualité du service postal. À première vue ces 3 défis peuvent paraître incompatibles. À l'époque, monsieur le président, je venais de terminer, des travaux au sein d'une commission royale d'enquête touchant certaines activités de la Société canadienne des postes et j'ai très bien compris les aspects fondamentaux de la mission que le Parlement a convenu à l'unanimité de nous confier.

I dare say, Mr. Chairman, members of the committee, that we have been able on the labour front to sign agreements with 80% of our employees. We are hoping to see an end or changes in the destructive cycle that characterized the bargaining process in the past. It has to be noted that in the beginning the corporation lost 650,000 person days because of strikes or work stoppages but in the last year slightly more than 700 days were lost because of work stoppages.

Lorsque nous avons reçu notre mandat, la Société accusait des pertes de près d'un milliard de dollars par année. Ce milliard a été ramené à 350 millions de dollars pour le dernier exercice financier. De plus, monsieur le président, mesdames et messieurs, la Société a dépensé moins de 1.1 milliard sur la somme de 1.35 milliard que l'État avait convenu de nous procurer depuis la proclamation.

Notre choix était difficile, monsieur le président. Au moment où nous avons repris la Société, de nombreuses entreprises publiques et privées avaient décidé de réduire leurs dépenses en supprimant unilatéralement des emplois. Nous avons refusé de le faire car nous avons ressenti une obligation morale envers nos employés et notre population active. Nos réductions, et les seules qui ont été faites, l'ont été par la voie des départs naturels et le redéploiement.

Mr. Chairman, members of the committee, even though we have not foreseen a delivery network as complete as the one we had in the past, we have on the other hand added 360,000 homes and businesses since the corporation has become a Crown corporation and although there were temporary relapses, we have tried to maintain an appropriate service.

Personne n'a jamais prétendu, monsieur le président, que les 2 prochaines années seraient faciles; de fait, elles ont été les pires et les plus dures. Nous avons tout mis en oeuvre. Notre administration a fait des efforts énormes, et nous ne sommes certainement pas au bout de nos peines.

D'autres administrations postales ont emprunté les mêmes voies. Il leur a fallu plus de temps pour devenir rentables. Cependant, leur succès nous paraît maintenant enviable, c'est la preuve évidente que nous sommes récompensés si nous savons nous armer de confiance, d'ardeur et de patience. Nous avons déjà fait d'importants investissements au chapitre de la main d'oeuvre, de la modernisation des installations et des équipements, des investissements auxquels nous nous fions et que nous devons renouveler. Cependant, pour renouveler nos investissements dans ces trois secteurs, il nous faut engager des

[Texte]

make absolutely indispensable capital expenditures, and obviously this cannot continue.

Our board is also concerned about rationalizing our real estate holdings in the next few years. We want to make sure the corporation has its fair share of the real estate, that it is operated in a business-like fashion and that we offer our customers a choice of offices which they want.

• 1010

Finally, Mr. Chairman, there are other matters which concern our employees and which concern our board. That is the whole area of electronic mail. We do not want to be left behind. We are members of a large postal community that is international in scope, regrouping in excess of 150 countries in the world. They have benefited the electronic mail service, and for the interest of our workers, for the interest of our employees and indeed for the interest of the corporation, the board of directors of the corporation must address this important issue.

Mr. Chairman, if I have gone through some of the areas where we may not have always enjoyed a great degree of success, there is an area in which the corporation has won international praise, and that is in its philately section. I am not here to simply look at the gloomy side of the operation. We have won international and national acclaim. Last year we designed a stamp for the French authority to celebrate the 450th anniversary of Jacques Cartier's coming to Canada. Likewise, we were able to assist our American friends in designing a stamp to celebrate the 25th anniversary of the opening of the St. Lawrence Seaway.

I conclude my remarks, Mr. Chairman, by saying that

les activités journalières de la Société canadienne des postes touchent presque tous les Canadiens. Nous sommes sujets à un examen plus minutieux que beaucoup d'autres entreprises publiques ou privées, grandes ou petites. Toute erreur est publiée, malheureusement nos succès ne le sont pas toujours. Selon le *Financial Post 500* la Société canadienne des postes est le cinquième plus grand employeur au Canada. Nous avons plus de 60,000 employés qui travaillent quotidiennement dans les communautés et qui sont, non seulement des contribuables et des électeurs, mais aussi des gens qui contribuent à la vie communautaire dans laquelle ils demeurent. Chaque employé participe aux bienfaits de ses compatriotes.

I thank you, sir, and your colleagues for your support and co-operation in the past, our management for their unflinching support, our employees for their willingness to work with us and, above all, the Canadian public for their patience and understanding over the year. I thank you, sir, and the members of this committee.

[Traduction]

capitaux. Le conseil d'administration s'inquiète du fait que notre budget d'exploitation a jusqu'à un certain point été utilisé dans des dépenses d'immobilisation absolument nécessaires, et il est évident que cela ne peut pas continuer.

Le conseil se préoccupe également de la rationalisation de notre portefeuille immobilier pour les prochaines années. Nous voulons nous assurer que la Société aura sa juste part de l'immobilier, que ce sera fait efficacement et que nous pourrons offrir à nos clients les services qu'ils attendent.

Finalement, monsieur le président, il y a d'autres questions qui préoccupent nos employés et aussi le conseil d'administration. Il s'agit du courrier électronique. Nous ne voulons pas être laissés pour compte. Nous faisons parti d'une importante communauté postale, sur le plan international, qui regroupe plus de 150 pays. Ces pays ont profité du service de courrier électronique, et dans l'intérêt de nos travailleurs, de nos employés et aussi de la Société, le conseil d'administration doit étudier cette importante question.

Monsieur le président, si nous avons travaillé dans des secteurs où nous n'avons pas toujours connu beaucoup de succès, il y a un domaine où la Société s'est méritée une renommée internationale, le domaine de la philatélie. Je ne suis pas ici pour souligner simplement le côté sombre de nos activités. Nous avons reçu des éloges sur le plan national et international. Nous avons l'an dernier conçu un timbre pour les autorités françaises afin de marquer le 450<sup>e</sup> anniversaire de la visite de Jacques Cartier au Canada. Nous avons pu également aider nos amis américains et dessiner un timbre pour célébrer le 25<sup>e</sup> anniversaire de l'ouverture de la voie maritime du St-Laurent.

Je termine mes remarques en disant, monsieur le président,

that the every day activities of the Canada Post Corporation touch almost every Canadian. We are the object of great scrutiny than many other businesses, larger and smaller, public and private. When we make a mistake, everyone knows. Unfortunately, not everyone hears about our successes. According to the *Financial Post 500*, the Canada Post Corporation is the country's fifth largest corporate employer in Canada. Our employees, more than 60,000 of them, work on a daily basis in the communities. They are not only taxpayers and electors, but also people who lived a community life where they reside. Each of our employees plays a part in serving their fellow citizens.

Je tiens à vous exprimer, monsieur, de même qu'à vos collègues, nos plus sincères remerciements pour l'appui et l'aide que vous nous avez apporté par le passé, je tiens à remercier notre administration pour son appui qui nous a jamais démenti, nos employés pour le dévouement avec lequel ils se sont acquittés de leurs tâches et, avant, je remercie la population canadienne pour la patience et la compréhension dont elle a su faire preuve à notre endroit. Je vous remercie monsieur, de même que les membres du comité.

[Text]

**The Chairman:** *Merci beaucoup, monsieur Marin* for those remarks. Now the president, Mr. Michael Warren.

**Mr. Warren:** Thank you, Mr. Chairman. As you mentioned earlier, about three weeks ago the chairman of Canada Post and I appeared as witnesses before the Miscellaneous Estimates committee. At that time I indicated that we needed both your understanding and your support to finalize the turnaround of Canada Post, which began about 42 months ago. Today we genuinely welcome this opportunity to appear before the Transport committee. As elected representatives of the people of this country, clearly you have a direct interest in whether or not we are meeting our objectives as a corporation, whether or not these objectives are correct, whether or not the pace of meeting them is right and whether or not the balancing that we are attempting between service and labour relations and financial self-sufficiency, whether the balancing of those objectives is correct as well.

I think all of us at Canada Post realize the extent to which we do touch the lives of Canadians every day. As a result, we are subjected, as an organization, to the most minute and ongoing examination of our activities, probably more so than most other organizations and institutions in this country. And in this environment we are trying to achieve a turnaround of the nation's postal system and at the same time demonstrate that their post office is in fact changing and that the corporation can be trusted with their additional business.

You know, all of us who have taken on the task of revitalizing the post office share a similar characteristic. I think it is a willingness to take on an enormous challenge against overwhelming odds. And with the benefit of hindsight, I think our enthusiasm for the challenge may have been partly clouded just by the sheer enormity of the task we faced. The fact is, we are expected to transform what was almost one-quarter of the government, a quarter of the government that had been in a state of crisis for almost two decades, and completely change the performance and attitudes of that segment of government within a few short years. And although we may not have progressed quite as rapidly as we had originally hoped, we are proud of the accomplishments we have made. We firmly believe that we are on the right track and that we have laid a solid foundation.

• 1015

But we are, Mr. Chairman, I would suggest to you this morning, at a critical stage. As in any other turnaround, we have reached that point where, sometimes, the progress is irregular. The crunch is on. We are in the stretch—if you like—but we are not discouraged by that fact. Our optimism and enthusiasm is not fuelled by blind faith.

I would suggest to you this morning that others have accomplished turnarounds of similar proportions, both in the private sector and in the public sector, and in this country and beyond. The United States Postal Service, which I am sure will be discussed here this morning, is a case in point. After years

[Translation]

**Le président:** *Thank you, Mr. Marin* de ces remarques. Nous donnons maintenant la parole au président, Monsieur Michael Warren.

**M. Warren:** Je vous remercie, monsieur le président. Comme vous l'avez mentionné plus tôt, il y a environ trois semaines, le président du conseil d'administration de la Société canadienne des postes et moi-même avons comparu devant le Comité des prévisions budgétaires en général. J'ai alors indiqué que nous avions besoin de votre compréhension et de votre appui pour achever la relance amorcée il y a près de 42 mois. Aujourd'hui, nous sommes très heureux d'avoir la chance de comparaître devant le Comité des transport. En votre qualité de représentants élus de la population de ce pays, vous voulez évidemment savoir si nos objectifs ont été atteints en tant que Société, s'ils le sont conformément aux prévisions, si ces objectifs sont adéquats ou non, et si nous parvenons à établir un équilibre entre la qualité du service, les relations de travail et l'autonomie financière. Vous voulez savoir également si cet équilibre des objectifs est approprié.

Je crois que tous les membres de la Société canadienne des postes réalisent à quel point nos services touchent chacun des canadiens, et cela à chaque jour. Par conséquent, nous sommes continuellement soumis, en tant que Société, à un examen peut-être plus minutieux que tout autre entreprise au pays. Dans ce contexte, nous essayons d'effectuer une relance complète de la Société et en même temps de prouver que le service postal national se transforme et qu'ils peuvent nous faire confiance dans ses activités additionnelles.

Vous le savez, nous tous qui avons accepté de relever le défi de relancer la Société canadienne des postes, avons un trait commun. Il s'agit de la volonté de relever un défi énorme en dépit du fait que les chances nous étaient largement défavorables. Avec un recul, je constate que notre enthousiasme a peut-être partiellement masqué l'énormité de la tâche que nous devons accomplir. De fait, on s'entendait à ce que nous transformions le quart de l'appareil de l'état qui était en crise depuis près de deux décennies et que nous transformions l'efficacité et l'attitude de cet appareil de l'état en quelques années seulement. Même si nos progrès n'ont pas été aussi rapide que nous l'avions souhaité au départ, nous sommes de ce que nous avons réalisé. Nous croyons fermement être sur la bonne voie et nous avons des bases solides.

Ainsi que je vous l'ai laissé entendre ce matin, monsieur le président, nous sommes parvenus à un stade crucial. Comme les autres qui ont eu à relancer des entreprises, nos progrès peuvent connaître des hauts et des bas. Il s'agit d'un moment critique. Nous sommes en transition—si vous voulez—mais nous ne sommes pas découragés pour autant. Notre optimisme et notre enthousiasme ne reposent pas sur une foi aveugle.

Je vous soulignerai ce matin que d'autres avant nous ont eu à opérer des relances semblables, dans le secteur public comme dans le secteur privé, ici et à l'étranger. Le service postal américain dont on va certainement parler ici ce matin, en est un exemple. Après des années de dégradation du service et



## [Texte]

of declining services and growing deficits, the United States Postal Service adopted a business-like orientation and structure in the early 1970s—that is, about one decade before the Government of Canada made a decision to have Canada Post do the same thing.

Since then, the United States Postal Service has clearly become a success story. In recent years it has become sufficiently self-sufficient; yet, I would suggest to you that even they have found that continued success requires ongoing vigilance. The United States Postal Service this year has projected a \$56-million surplus, but it is predicated on substantial productivity improvements, reductions in overtime, and substantial growth in mail volumes. And some of the members of this committee may have read in the business press recently that the mail volumes of the United States Postal Service are maintaining themselves, but their overtime expenditures are going up, their productivity goals are not being met, and they may see themselves for the first time in a number of years with a deficit against a planned surplus.

My only point in raising this with the members of this committee in my introductory remarks is to say that, clearly, operating a national postal service in a business-like manner requires a very careful balancing of a whole host of factors, even when you have a proven and winning system in place.

The chairman has mentioned our three objectives, Mr. Chairman, which are improved service, improved human relations or human chemistry if you like, and the goal of becoming financially self-sufficient at the same time. While on the surface those appear to be three irreconcilable objectives, I think our experience is demonstrating that we can pull them together and manage them as being mutually self-supporting rather than conflicting goals.

We have made significant, yet not complete, progress at Canada Post. For example, last year our mail volumes increased significantly, and we reached the highest levels of volumes in business in the history of the Canadian postal service. I think for any business the clearest indication that value for money is being provided to our customers is when those customers buy increasing amounts of your service in increasing numbers.

Not many businesses in Canada achieved last year the rates of growth that Canada Post did. Similarly, I would emphasize that not many businesses or, for that matter, governments, in this country plan to restrict their expenditures this year over last to less than 2%, which is part of our business plan.

I think we have managed more with less. Our productivity has improved. We have kept our rate increase staved off for two and a half years, and our think our financial bottom line, which has stayed with us during that time, has introduced an element of business discipline into Canada Post Corporation that has been essential to achieving some of our financial goals. That, Mr. Chairman, is a philosophy that did not always reside in the post office of Canada.

## [Traduction]

d'augmentation du déficit, le service postal américain s'est donné une organisation et une orientation taillées sur le modèle des entreprises privées, au début des années 1970—et cela 10 ans avant que le gouvernement du Canada décide que la Société des Postes Canadiennes fasse la même chose.

Depuis, le service postal américain est allé de succès en succès. Il est parvenu à s'autofinancer pour la plupart de ces dernières années. Pourtant, même ses dirigeants se sont aperçus qu'une réussite soutenue suppose une vigilance de tous les instants. Le service postal américain a prévu un surplus de 56 millions de dollars pour le présent exercice financier, mais ce surplus est fondé sur une augmentation de la productivité, une réduction des heures supplémentaires et une croissance du volume du courrier. Certains parmi vous avaient peut-être lu dans certains journaux financiers récemment que le volume du courrier pour le service postal américain s'était maintenu, mais que leurs dépenses en temps supplémentaire augmentent, que les objectifs de productivité n'ont pas été atteints, et que pour la première fois depuis plusieurs années ils accusent peut-être déficit face au surplus prévu.

La raison pour laquelle je vous souligne cet état de chose dans mes remarques préliminaires c'est évidemment l'exploitation d'un service postal national à la façon d'une entreprise exige le savant usage d'un large éventail de facteurs complexes, même une fois qu'un système éprouvé a été mis en place.

Le président du conseil a mentionné nos trois objectifs, monsieur le président: améliorer les services, améliorer les relations humaines ou la chimie humaine si vous voulez, et assurer l'autofinancement de l'exploitation. Même si, à première vue, ces trois objectifs paraissent inconciliables, nous avons prouvé que nous pouvons concilier ces trois objectifs et le fait qu'ils sont complémentaires plutôt que rivaux.

Nous avons apporté des améliorations importantes, quoique incomplètes, à l'intérieur de Postes Canada. Par exemple, l'an dernier, le volume du courrier s'est accru de façon significative, et nous avons atteint un niveau sans précédent dans l'histoire du service postal canadien. Pour une entreprise, quelle qu'elle soit, une augmentation de la clientèle est l'indice le plus sûr que ses produits et ses services donnent satisfaction.

Rares sont les entreprises au Canada qui ont connu un taux de croissance semblable au nôtre l'an dernier. De même, rares sont les entreprises ou les ministères, les gouvernements, au Canada, qui envisagent de limiter la hausse de leurs dépenses à moins de 2 p. 100, ce que nous avons prévu.

De fait, nous avons réussi à faire davantage avec moins. Notre productivité s'est accrue. Nous avons bloqué nos tarifs pendant deux ans et demi et notre souci de rentabilité est devenu pour nous une façon d'accroître l'efficacité de notre entreprise et nos services. Il s'agit d'un nouveau mode de pensée, monsieur le président, qui n'a pas toujours été présent à Postes Canada.

*[Text]*

Running any organization depends on people, and I would say to you that the values, the motivations and attitudes we inherited four years ago have a long history and past to them. We have worked hard to change the corporate culture, and I think we are making some progress in that area. We have committed ourselves, unlike many other corporations of our size, to consulting with our unions on all major operational and policy issues.

As a result, since becoming a Crown corporation in 1981, we have achieved the longest period—the longest period, Mr. Chairman—of labour stability in a 20-year history of the post office in this country. The agreements we have negotiated have kept the costs of wages down below 3%—certainly competitive with what has happened in the private sector.

• 1020

Now I think today, Mr. Chairman, that the level of service provided by Canada Post will dominate the thinking of members around the table. I just want to say to you that we made some dramatic improvements in service from 1981 to 1983-84, bringing it up to the 90% on-time level. In 1984 and in the early months of this year, we have had some drop in our service performance due to big volumes, due to our labour negotiations, and we are now two months into a recovery program. Our last testing of our own mail across the country shows that we have recovered from the early months in this year to a level of 85% on-time delivery, which is not acceptable—our goal is 90%—but we are two months into that recovery program.

In conclusion, Mr. Chairman, after four years of constant effort, we know now that there are no easy solutions to correct the history of deep-rooted problems in Canada Post. We believe that we have made the right investments, in people, in union relationships, in service, in management, in corporate values and that these investments will carry us through to a more efficient and more effective postal system.

We welcome the opportunity, Mr. Chairman, to share our experiences and to examine with Members of Parliament the progress that we are making and to discuss our performance and the challenges that lay ahead of us.

Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Warren, and you, Judge Marin, for your short, succinct opening statements. We have before us a very comprehensive annual report that is the subject matter of the examination, and I gather it is obviously the public focus and the interest in the postal problems and the fact that perhaps there is a critical path here, that you mentioned in your report, that has certainly stimulated the interest of members to have you before us today. So with no further ado, I will call upon the first questioner, Mr. Baker.

**Mr. Baker:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to welcome Mr. Warren and the witnesses before the committee

*[Translation]*

Le succès d'un service postal repose avant tout sur son personnel, et je vous soulignerai que les valeurs, les motivations et les attitudes acquises au fil des ans ont une longue histoire. Nous avons travaillé très fort pour changer la culture existant au sein de la société, et je crois que nous avons réalisé des progrès. Nous nous sommes engagés, contrairement à d'autres Sociétés de notre taille, à consulter le syndicat sur toute question de d'orientation et de politique importante.

Par conséquent, depuis que la Société est devenue une Société de la Couronne en 1981, nous avons connu la plus longue période—la plus longue, monsieur le président—de stabilité ouvrière dans les 20 années de l'histoire des postes au Canada. Nous avons négocié des conventions collectives prévoyant des hausses de salaires de moins de 3 p. 100—ce qui, sans aucun doute, se compare favorablement avec les hausses accordées dans le secteur privé.

Monsieur le président, les députés qui se trouvent aujourd'hui autour de cette table penseront surtout à la qualité du service offert par Postes Canada. Je tiens à vous dire qu'entre 1981 et 1983-1984, des progrès considérables ont été faits, le courrier arrive à temps dans 90 p. 100 des cas. En 1984 et au début de cette année, un volume exceptionnel dû aux négociations syndicales a fait baisser notre service; depuis deux mois, nous avons commencé un programme de rattrapage. D'après les derniers tests que nous avons effectués sur notre propre courrier, nous avons rattrapé le temps perdu et le courrier est livré dans les temps dans 85 p. 100 des cas, ce qui n'est pas encore acceptable, puisque notre objectif est 90 p. 100. Mais le programme de rattrapage n'a commencé que depuis deux mois.

En conclusion, monsieur le président, après quatre ans d'efforts constants, nous savons qu'il n'y a pas de solution facile aux problèmes bien enracinés de Postes Canada. Nous pensons avoir effectué des investissements avisés, dans le secteur de la main-d'œuvre, des relations syndicales, des services, de la gestion et de l'administration et nous sommes convaincus que ces investissements nous donneront un service postal plus efficace et plus rentable.

Monsieur le président, nous sommes heureux de cette occasion qui nous est donnée de parler de notre expérience et d'étudier avec les députés les progrès accomplis et les défis qui nous restent à relever.

Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Warren, merci, juge Marin, pour vos déclarations d'ouverture courtes et succinctes. Aujourd'hui, nous sommes saisis d'un rapport annuel très exhaustif et, si les députés sont venus vous entendre aujourd'hui, c'est parce que les problèmes postaux sont d'un grand intérêt pour le public, et parce que, comme vous l'avez dit dans votre rapport, vous vous engagez aujourd'hui dans une voie très critique. Mais, sans plus tarder, je vais donner la parole au premier intervenant, M. Baker.

**M. Baker:** Merci, monsieur le président. Je souhaite la bienvenue à M. Warren et à nos témoins aujourd'hui. Comme

[Texte]

today. As you know, Mr. Chairman, I am the Official Opposition critic for the Post Office.

My main questions, Mr. Chairman, will centre around service to the public and also service to the workers of Canada Post, which is sometimes forgotten. I notice, Mr. Chairman, in some of the submissions to committees of parliament, it appears that some consumer groups seem to forget there are employees in the post office, employees who deserve a fair wage and good working conditions.

First of all, before I get to some specific questions, Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Warren—he mentioned that mail volumes have increased—is it not correct that mail volumes have actually decreased, that is, the worked mail has decreased, the first-class letters have decreased? The addressed envelopes have actually decreased, and the increased mail volume that Mr. Warren is talking about, the actual increase took place in non-addressed mail or non-worked mail. Is that not correct?

**Mr. Warren:** Not entirely, Mr. Chairman. What we have done, three years ago, is to offer customers, large-volume mailers, Mr. Baker, who were willing to prepare their mail in advance, to pre-sort it, to give it to us in a manner that cuts down much of our processing; we have given them discounts on pricing because they are doing work for us and, frankly, they are doing it less expensively than we can do it. Some of that mail bypasses parts of the process because the sortation and preparation of the mail is done by the customer. And the reward is a lower price. So we have some reduction in the amount of through-put mail going through some of our plants. But that is in fact cutting our costs and allowing the customers' more efficient preparation to come into play for a reward, if you like, of a lower price.

When you look at the volume increases in the last year, each area of our product lines, from the parcel business through to first-class mail, have shown some increases. Now, some of them are certainly more dramatic than others. But for the first time we have had increases in each of our product lines in terms of volume.

• 1025

**Mr. Baker:** When you say your performance, your on-time level, is at the figure you used—I believe of 85%—that, in other words, service to the public has increased, I find that very difficult to believe. How do you know you have an 85% or an 84% on-time measurement of mail?

**Mr. Warren:** We used to rely on an internal testing system that was audited by the Auditor General of Canada in 1981, in which he said in effect that the system seems to be reliable but it does not cover the whole flow of the mail. So we have worked very hard in the last three years to introduce more objective testing systems where the live mail of our customers is used to test performance. We have up to 1,000 companies in Canada who participate in this program, and the mail they send out to their customers—often invoices and so on—is then tested coming back, and the testing is done by the companies themselves. We then put those results together on a computer

[Traduction]

vous le savez, monsieur le président, je suis le critique des Postes pour l'Opposition officielle.

Monsieur le président, je veux surtout parler des services au public et également des services aux travailleurs de Postes Canada, un aspect qu'on oublie parfois. Monsieur le président, les groupes de consommateurs qui comparaissent devant les comités du Parlement oublient parfois qu'il y a des employés aux Postes, des employés qui méritent un salaire juste et de bonnes conditions de travail.

Pour commencer, je vais poser certaines questions assez précises à M. Warren; il parle d'une augmentation du volume de courrier, mais n'est-il pas exact que le volume de courrier a diminué en réalité, le courrier, le nombre de lettres de première classe a diminué? N'est-il pas vrai que le nombre des enveloppes adressées a diminué et que l'augmentation de volume dont M. Warren nous parle est due, en fait, à une augmentation du courrier non adressé, du courrier qui n'exige pas de manutention. N'est-ce pas exact?

**M. Warren:** Pas exactement, monsieur le président. Il y a trois ans, nous avons décidé d'offrir à nos clients, les gros expéditeurs de courrier qui étaient prêts à préparer leur courrier, à le trier et à nous dispenser d'une bonne partie du tri, nous leur avons offert des tarifs réduits parce qu'ils font le travail pour nous et, franchement, ils le font à meilleur compte que nous ne pouvons le faire. Une partie de ce courrier échappe à certaines étapes du tri puisqu'il est préparé d'avance par le client. En échange, nous consentons un tarif moindre. Par conséquent, le courrier à trier a diminué dans une certaine mesure. Mais, en réalité, cela diminue nos coûts et permet à nos clients de mieux préparer leur courrier et d'obtenir ainsi un prix plus avantageux.

Pour ce qui est des augmentations de volume au cours de l'année dernière, dans chaque secteur, des colis au courrier de première classe, on assiste à des augmentations. Evidemment, dans certains cas, elles sont beaucoup plus nettes que dans d'autre cas. Mais pour la première fois, dans tous les secteurs, il y a eu une augmentation de volume.

**M. Baker:** Quand vous situez à 85 p. 100 vos résultats, la proportion du courrier qui arrive à temps et dites que, par conséquent, le public bénéficie d'un meilleur service, j'ai du mal à vous croire. Comment déterminez-vous que le courrier arrive à temps dans 85 ou 84 p. 100 des cas?

**M. Warren:** Nous avions jadis des tests internes qui avaient été vérifiés par le vérificateur général du Canada en 1981; à cette occasion, il avait déclaré que le système semblait sûr, mais ne portait pas sur l'ensemble du trafic postal. Par conséquent, depuis 3 ans nous avons travaillé très dur pour mettre au point un test plus objectif qui porte sur le courrier véritable, celui de nos clients. Nous avons au Canada plus de 1,000 compagnies qui participent à ce programme et le test porte sur le courrier qu'elles expédient, le plus souvent des factures à leurs clients, et le courrier qui revient, ce sont les compagnies elles-mêmes qui font les tests. Nous rassemblons tous ces résultats dans un programme d'ordinateur et cela nous



[Text]

program, and that tells by major corridors across the country the turnaround time and on-time performance of our mail.

We have kept our internal system as a management tool, but as you probably know, Mr. Baker, we now report every six months publicly on our performance and we use this co-op testing, which is testing done by our customers, as the measure of whether we are succeeding or not.

That is measured in days to delivery and is in a document which we have distributed to all of the members, entitled "The Business Plan: Canada Post 1985-86". In there you will see the two different testing methods we use and the performance graphically, on page 9, of the two different systems we use to test mail. This is a very elaborate and increasingly objective way of ensuring that we know whether our performance is on track or not.

**Mr. Baker:** Without taking exception to some of the analyses used by the Post Office, I would like to get to some specific questions because perhaps therein we can see some important changes. Let me ask some specific questions.

A lot of people believe there is only a 2¢ or 3¢ increase in the price of mailing something through the Post Office. If you want to change your address now, you used to get change of address cards free at the Post Office. It is now going to cost you 34¢, as I understand it. Change of address was always \$1.59, but now it is going to cost \$9.50. Is that correct?

**Mr. Warren:** That is correct.

Maybe I could just preface my remark by saying that implicit in our objectives—and I am not sure that they are embraced by all the members around this table—in the legislation that was introduced in 1981, is that we move to financial self-sufficiency and that we do this in roughly a five-year period. In an area of service like change of address, our costs are about \$15 to provide that service over a four-month period. You have picked out of the rate package, which has hundreds of different changes in prices, probably the most dramatic one. We are bringing that up to \$9.50.

Now, there are people who have a choice. In each of those cases where they are going beyond 6% the customer has a choice, and that is to get the cards and fill them out themselves and avoid that increased price.

If we put that up against the cost you would incur in having your telephone changed or cable TV put in, or other similar kinds of services, I think you would be looking at \$15 to \$20 for those sorts of services. So our costs are \$15, and we are charging \$9.50, I think it is, in this package, and I think you have probably picked the most dramatic element of a rate package worth \$173 million. But the basis of this is to move towards a user-pay system.

**Mr. Baker:** Let me go to something more dramatic, hold-my-mail cards. Hold-my-mail was always \$1.59. What has that gone up to now?—\$12.50.

**Mr. Warren:** What, sir? I did not hear that.

[Translation]

donne la vitesse de circulation dans les principaux axes du pays, la proportion de courrier qui arrive à temps.

Nous avons toujours notre système interne, c'est un outil de gestion, mais comme vous le savez probablement, Monsieur Baker, tous les 6 mois nous annonçons publiquement notre performance et nous utilisons ces tests coopératifs effectués par nos clients pour déterminer si nous avons réussi ou pas.

Les résultats sont mesurés en nombre de jours jusqu'à la livraison et vous les trouverez dans un document que nous avons distribué à tous les députés et qui s'intitule: «Plan d'entreprise 1985-1986». Vous y trouverez les deux méthodes que nous utilisons pour effectuer des tests et également, à la page 9, un graphique sur les résultats des deux méthodes. C'est un moyen très complexe et de plus en plus objectif qui nous permet de savoir où nous en sommes.

**M. Baker:** Sans vouloir contester les analyses des Postes, je veux vous poser un certain nombre de questions précises car il est possible que nous voyions des changements importants dans ce secteur.

Beaucoup de gens pensent que lorsque les tarifs des postes augmentent, ils n'augmentent que de 2 ou de 3 cents. Jadis, quand on changeait d'adresse, on allait chercher des cartes gratuites au bureau de poste. Maintenant, je crois qu'elles vont coûter 34 cents. Un changement d'adresse a toujours coûté un dollar cinquante-neuf, mais maintenant, cela va coûter neuf dollars cinquante, c'est bien cela?

**M. Warren:** C'est exact.

Pour commencer, je tiens à dire que lorsque cette loi a été adoptée en 1981 nos objectifs étaient implicitement—je ne sais pas si tous les députés sont de cet avis—de parvenir à l'autonomie financière en l'espace de 5 ans approximativement. Un changement d'adresse par exemple, nous coûte environ 15 dollars pour une période de 4 mois. De tous les nouveaux tarifs, il y en a des centaines qui ont changé, vous avez probablement choisi le plus frappant. Nous portons le tarif à 9.50\$.

Cela dit, les gens ont le choix. Dans tous les cas où l'augmentation n'est pas 6 p. 100, le client a un choix: il peut aller chercher les cartes, les remplir, et éviter ainsi cette augmentation de prix.

Si vous comparez cela à ce qu'il en coûte de faire transférer un téléphone ou de faire installer le câble pour la télévision, des services comparables, vous verrez que ces services coûtent de 15 à 20 dollars. Les changements d'adresses nous coûtent 15 dollars, nous ne demandons que 9.50\$. Dans toute la série des tarifs nouveaux dont l'ensemble s'élève à 173 millions de dollars, vous avez probablement choisi le plus frappant. Ce que nous voulons, c'est nous rapprocher progressivement d'un système usager payeur.

**M. Baker:** Je vais vous citer un exemple encore plus frappant: les cartes d'interruption de service. Ces cartes ont toujours coûté 1.59\$. Et elles sont passées à combien? 12.50\$.

**M. Warren:** Comment? Je n'ai pas entendu.

*[Texte]*

**Mr. Baker:** You are going on vacation and want your mail held. What will be the new charge levied there?

**Mr. Warren:** I am sorry; I do not have that one in front of me, but I can certainly find it.

**Mr. Baker:** It is \$12.50; it was \$1.59. That is more dramatic than the one I cited concerning your change of address.

• 1030

Let us get to something that is perhaps even more dramatic. Do you have any changes in your rules regarding overweight mail—what you would call overweight mail or insufficient postage on the envelope? I suppose the systems have changed over the years; the postmen used to go to the door and ask for the additional funds. Do you have any new regulations concerning slightly overweight mail?

**Mr. Warren:** The regulations we brought out about 60 days ago, which is the requirement under the Canada Post Corporation Act to gazette in advance so that we get input from our customers in response to them, contained rate increase proposals. It also contained a program called "Return to Sender". At the moment in Canada, if you, Mr. Baker, were to send me a letter and put a 5¢ stamp on it rather than a 32¢ stamp, when it arrives at my house, I am required by the letter carrier to make up the deficiency in postage that originated at your end. What we are attempting to do is to try to recover about \$15 million to \$20 million a year in insufficient postage, which is a small 4% to 5% group of mailers who, for a variety of reasons, do not put on sufficient postage. We have found that the current system of charging the addressee, the person who receives the letter, is perceived by Canadians as not fair or equitable. Our surveys have shown that pretty clearly.

Secondly, it does not seem to discourage mailers who are persistently putting on less postage than the system requires. What we are attempting to do this summer is to introduce an educational program across the country to tell Canadians how this would operate and to try to change this approach so that those who are putting on insufficient postage, whether or not it is business or individual Canadians, receive the letter back and the penalty is not on the person who receives it, but on the person who sends it. Obviously, we are going to have to take some care in how we apply that system to ensure that there are not inconveniences in the movement of the mail. However, we think it has potential and we think that type of approach is going to discourage people who either forget to put sufficient postage on, or that small group who are deliberately taking advantage of the system.

I should say to you, in one last comment if I could, Mr. Baker, that \$15 million to \$20 million a year in recovered revenue represents a very substantial number of jobs in our system. We think this approach to revenue recovery is one that can be sold and can be introduced with common sense.

**Mr. Baker:** "Return to Sender"—that is an interesting title. As of May 20, not too long ago, I understand you no longer pick up mail from the red street boxes after 10 a.m. on Friday.

*[Traduction]*

**M. Baker:** Vous partez en vacances et vous voulez qu'on retienne votre courrier. Combien vous en coûtera-t-il?

**M. Warren:** Excusez-moi, je n'ai pas cela sous les yeux, mais je peux m'informer.

**M. Baker:** De 1.59\$, c'est passé à 12.50\$. C'est encore plus frappant que le changement d'adresse dont j'ai parlé tout à l'heure.

Et passons maintenant à quelque chose qui est encore plus frappant. Est-ce que vous avez changé les règles pour les excédents de poids, le courrier qui a un excédent de poids ou qui n'est pas suffisamment affranchi? J'imagine que le système a dû évoluer avec les années, jadis les facteurs venaient percevoir la différence à la porte. Avez-vous de nouveaux règlements pour le courrier qui n'est pas tout-à-fait suffisamment affranchi?

**M. Warren:** Les règlements que nous avons introduits il y a environ deux mois et que nous sommes tenus de publier d'avance dans la gazette conformément à la Loi sur la Société Canadienne des Postes contenaient des projets d'augmentation de tarif. Ils contenaient également un programme intitulé: «Renvoi à l'expéditeur». Monsieur Baker, si vous m'envoyez une lettre du Canada en l'affranchissant à 5c. au lieu de 32c., quand le facteur me l'apporte, il me demande de payer la différence. Aujourd'hui, nous essayons de récupérer environ 15 à 20 millions de dollars par année d'affranchissements insuffisants, c'est-à-dire un petit nombre d'expéditeurs, 4 à 5 p. 100 du total qui, pour toute une série de raisons, n'affranchissent pas suffisamment. Nous nous sommes aperçus que les canadiens jugent injuste le système actuel qui consiste à faire payer le destinataire. D'après nos sondages, c'est assez évident.

Deuxièmement, apparemment ça ne décourage pas les expéditeurs qui continuent à sous-affranchir leur courrier. Cet été, nous allons lancer un programme éducatif dans tout le pays, pour expliquer aux canadiens comment le nouveau système fonctionnera. Dorénavant, ce sont ceux qui n'affranchissent pas suffisamment, qu'il s'agisse de particuliers ou de Sociétés, à qui l'on renverra leurs lettres et qui devront payer. Évidemment, nous allons devoir appliquer le système sans gêner la circulation du courrier. Mais à cette réserve près, nous pensons que le système devrait donner de bons résultats, qu'il devrait convaincre les gens qui oublient d'affranchir suffisamment ou qui profitent délibérément du système.

Je précise, pour terminer, monsieur Baker, que 15 à 20 millions de dollars par année, cela représente un nombre d'emplois considérable dans notre système. Nous pensons pouvoir appliquer ce nouveau système d'une façon logique, et le faire accepter.

**M. Baker:** «Renvoi à l'expéditeur», c'est un titre intéressant. Depuis le 20 mai dernier, cela ne fait pas très longtemps, vous ne ramassez plus le courrier dans les boîtes à lettres rouges

*[Text]*

If you mail a letter on Friday morning at 11 a.m., you think it is going into that red mailbox and you think it is going to be picked up. It is not going to be picked up until Sunday. What was the rationale for that change?

**Mr. Warren:** Mr. Baker, that change has not taken place, but I think you may be referring to another one. We have holiday weekends, some of them three and four days, and we have mailboxes where people are putting the mail in that box late on Friday night and on Saturday. We are not processing that mail in our plants until late in that weekend, so to have several pick-ups during the course of a weekend is a costly proposition when we are not moving that mail any further than the loading dock of the plant. We are not processing that mail. I will give you an example. We have saved somewhere in the range of \$1.5 million to \$2 million by simply leaving the mail for an extra number of hours over the weekend and collecting it when we are ready to actually process it, rather than going out and collecting it a number of times and bringing it to a plant that is not operational and not ready to process that mail. There is no impact, in our assessment, on the service levels to the public because we do not run those processing plants over the weekend. So this is an area where we can have no impact on service and, at the same time, save some money. Now there are obviously some of our unions concerned about that removing some work. It cuts back on costs and cuts back on labour opportunities, but I think if we are going to meet all our goals, that kind of balancing act has to be looked at.

• 1035

**Mr. Baker:** You are going to leave the mail in the mailboxes all day Friday, all day . . .

**Mr. Warren:** Mr. Chairman, through you, the mail stays in mailboxes in many areas for periods of time. We do not have great problems with that. The security of the mail is something we watch very carefully, and I think to simply have mailboxes cleared on a three-to four-day weekend two or three times at a million or two—taking them into the plants when the plants are not operating—is the kind of waste, really, of money that we do not think is very defensible.

**Mr. Baker:** All right One more question then.

**The Chairman:** You have one more question. I was most lenient. We have a stopwatch, and this is your last question on this round.

**Mr. Baker:** I thought you found it so interesting, Mr. Chairman, that you would let . . .

**The Chairman:** I do, but other members are going to find it interesting, too. Anyway, keep going. One more question.

**Mr. Baker:** On the increases to small businessmen, the letters are absolutely incredible. They are going to the Minister of National Revenue, of course. They are going to the Hon. Perrin Beatty, which I am quite happy about. I am quite delighted that Mr. Beatty is getting all these letters. People are complaining about specific things, specific increases. A small businessman is increased by 500%, 600%, in the cost of mailing a small package of over two centimeters in width.

*[Translation]*

après 10h00 du matin le vendredi. Autrement dit, si vous postez une lettre le vendredi matin à 11h00, vous pensez qu'elle va être ramassée, mais elle restera là jusqu'au dimanche. Qu'est-ce qui est à l'origine de ce changement?

**M. Warren:** Monsieur Baker, ce changement n'a pas encore été fait, mais je crois que vous faites allusion à autre chose. Nous avons de grandes fins de semaine, certaines d'entre elles ont trois ou quatre jours; les gens mettent du courrier dans les boîtes à lettres le vendredi soir et le samedi. Ce courrier ne parvient au tri qu'à la fin de la fin de semaine, et par conséquent, cela coûte très cher de ramasser le courrier plusieurs fois pendant la fin de semaine quand, de toute façon, il ne va pas plus loin que le déchargement du tri. Ce courrier n'est pas trié. Je vais vous donner un exemple. En laissant le courrier dans les boîtes quelques heures de plus en fin de semaine, en ne le ramassant que lorsque nous sommes prêts à le trier, au lieu de le ramasser plusieurs fois pour l'immobiliser au tri, on économise quelque chose comme 1,5 à 2 millions de dollars. Cela n'a aucune incidence sur le service puisque, de toute façon, le tri ne fonctionne pas en fin de semaine. Autrement dit, voilà comment, sans nuire au service, on peut tout de même économiser de l'argent. Évidemment, certains syndicats craignent que cela ne supprime une partie du travail. Cela réduit les coûts, cela réduit les possibilités d'emploi, mais si nous voulons atteindre tous nos objectifs, nous devons rechercher ce genre d'équilibre.

**M. Baker:** Vous allez laisser les lettres dans les boîtes à lettres toute la journée vendredi, toute la journée . . .

**M. Warren:** Monsieur le président, il y a beaucoup de régions où le courrier reste dans les boîtes pendant un certain temps. Cela ne pose pas tellement de problèmes. La sécurité du courrier est surveillée de très près, et pendant les longues fins de semaine, nous ne voyons pas comment on peut justifier de ramasser le courrier 2 ou 3 fois au coût de 1 million ou de 2 millions de dollars, pour l'expédier vers un tri qui ne fonctionne pas.

**M. Baker:** Très bien. Encore une question.

**Le président:** C'est la dernière. J'ai été très indulgent. Nous avons un chronomètre et c'est votre dernière question pour ce tour-ci.

**M. Baker:** Monsieur le président, j'ai cru que cela vous intéressait à tel point que . . .

**Le président:** C'est vrai, mais vos collègues aussi, vont trouver cela intéressant. De toute façon, continuez, une dernière question.

**M. Baker:** Les lettres que nous voyons sur les augmentations pour les petites entreprises sont absolument incroyables. Évidemment, c'est le ministre du Revenu national qui reçoit ces lettres, c'est l'honorable Perrin Beatty, ce dont je me félicite. Je suis très content que M. Beatty reçoive toutes ces lettres. Les gens se plaignent de choses précises, d'augmentations précises. Pour une petite entreprise, le coût d'expédition



[Texte]

Have you received the representations that the Minister in charge of Canada Post has had from small businesses, saying that they will have to terminate their businesses—that this will put them out of business? I mean the new increases, as they relate to small packages—500%, 600% increases, amounting to a 32%, 33% of their total cost of operating increase. Have you received the same type of representations as the Minister of National Revenue has received?

**Mr. Warren:** The short answer, Mr. Baker, is yes. But I think, if you had an opportunity to read *The Globe and Mail* last week, you would see that we have resolved that problem. I personally was involved with the Canadian direct mail marketing group, and companies like Sid Abel's photo-finishing and Columbia Records were hit by that combination in the rate package. They have worked with us to improve the preparation of their mail. We, at the same time, have acknowledged that maybe we should be phasing in that increase, because of the extensiveness of it. So I think what we have accomplished in the last week or so is what this 60-day period, which was designed by the architects of this act, is open to do. It is to get representations, respond to them, try to solve problems and, I think, Mr. Chairman, that problem has now been solved. I can tell you that in the rate package I will be submitting to the government for their consideration... in that area those companies have co-operated with us and we have with them, and I think we have solved the problem.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Baker. Mr. Keeper.

**Mr. Keeper:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Quality questions get the full time period.

**Mr. Keeper:** Thank you for the blank cheque.

Mr. Chairman, through you, to the president of Canada Post, during the process of examining the proposed rate increase, the Consumers' Association of Canada wrote to your department and asked for information with regard to the costs and revenue of the corporation. You sent them some information, but the information was inadequate for putting together a data-based proposal with regard to rate increases. I know that in this letter you said you could not provide further information beyond that, because of the competitive position of the corporation. I am wondering how you expect people, ordinary citizens and a group such as the Consumers' Association of Canada, to be able to prepare submissions with regard to postal rates, or to be able to analyse your costs and revenue if you are not prepared to provide full information.

**Mr. Warren:** Mr. Chairman, through you, first of all, we have had a long relationship with the Consumers' Association of Canada, as they have with many other major utilities,

[Traduction]

d'un petit paquet de plus de 2 centimètres de large a augmenté de 500, 600 p. 100.

Avez-vous pris connaissance des lettres que le ministre chargé de Postes Canada a reçues des petites entreprises qui prétendent qu'on les accule à la faillite? Ces nouvelles augmentations s'élèvent à 500, 600 p. 100 pour les petits paquets, et pour ces entreprises, cela représente une augmentation de 32, 33 p. 100 du coût total de fonctionnement. Avez-vous reçu des lettres comme le ministre du Revenu national?

**M. Warren:** Monsieur Baker, la réponse est oui. Mais si vous avez eu l'occasion de lire le *Globe and Mail* de la semaine dernière, vous devez savoir que nous avons résolu ce problème. J'ai eu l'occasion de discuter personnellement avec les représentants du Groupe canadien de mise en marché par la poste, et de compagnies comme la compagnie de tirage photographique Sid Abel et Columbia Records qui ont été touchées par cette augmentation de tarifs. Ensemble, nous avons cherché les moyens d'améliorer la préparation de leur courrier. En même temps, nous avons accepté d'introduire cette augmentation progressivement à cause de son importance. Autrement dit, en l'espace d'une semaine environ, nous avons réussi à faire ce que les promoteurs de cette loi prévoyaient de faire en 60 jours. Nous avons consulté les intéressés, nous avons essayé de résoudre les problèmes et, monsieur le président, je crois que ce problème est maintenant résolu. Je peux vous dire que les nouveaux tarifs que je soumettrai à l'attention du gouvernement ont été étudiés par ces compagnies qui ont coopéré avec nous; je crois que nous avons résolu le problème.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Baker. Monsieur Keeper.

**M. Keeper:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Ceux qui posent des questions de qualité ont droit à une période complète.

**M. Keeper:** Merci pour le chèque en blanc.

Monsieur le président, monsieur le président de Postes Canada, lorsque l'Association des consommateurs du Canada étudiait le projet d'augmentation de tarifs, elle a écrit à vos services pour demander des informations sur les coûts et les revenus de la Société. Vous lui avez envoyé certaines informations, mais des informations qui ne suffisaient pas à justifier une proposition d'augmentation de tarifs. Je sais que, dans la lettre, vous prétendiez ne pouvoir communiquer d'autres informations à cause de la nécessité pour la Société de conserver une position concurrentielle. Comment voulez-vous que les gens, les citoyens ordinaires et un groupe comme l'Association des consommateurs du Canada puissent préparer des mémoires sur les tarifs postaux, puissent analyser vos coûts et vos revenus si vous refusez de communiquer des informations complètes?

**M. Warren:** Monsieur le président, je répondrais par votre entremise que nous avons depuis très longtemps des rapports avec l'Association des consommateurs du Canada, comme ils

*[Text]*

whether it is Bell Canada or large transportation organizations that appear before the CTC. I think it is fair to say there is always a struggle, if you like, between the CAC and organizations like Bell Canada and others for disclosure. Bell Canada is in a competitive position. It might surprise the members of this committee to know that 45% of our revenue comes from areas of competition: parcel business, electronic mail, ad mail and so on. So there is the pecuniary information which organizations like Canada Post and Bell and others that are regulated and overseen by CAC obviously resist providing, because it puts them in a position in the marketplace that may be difficult from a competitive point of view.

So we have tried to provide the CAC—and I think, Mr. Chairman, the CAC did a marvellous job on the presentation they did make—with as much information as we think is provided by comparable organizations, and in that context I think they have taken it and made their views very clear in terms of this rate increase and in terms of what they would like to see in the future for the regulation of Canada Post. Clearly, they would like to see Canada Post moved out of Cabinet and into some type of third-party regulation, and we have had extensive discussions about that. But disclosure would still be, sir, an issue under those circumstances. I would suggest to you today that it is an issue between CAC and Bell Canada, and has been for 15 years. Finding a fair saw-off that protects the business and at the same time provides the consumers with fair disclosure is a very difficult issue to resolve.

**Mr. Keeper:** Mr. Chairman, obviously in the case of Bell Canada the CTC is involved, so there is a third party that has some influence with regard to the adequacy of information. In this case, Canada Post makes a decision itself as to what information it will make available, and the suspicion that arises is that, if full disclosure were in fact to take place, Canada Post could not justify its postal rate increases.

I want to share with you some information made available through the freedom of information process with regard to first-class flights by executives of Canada Post. In the years 1978, 1979 and 1980 respectively, the number of first-class flights taken by executives of Canada Post was 4, 9 and 4. Now, in the years 1982, 1983 and 1984, the number of first-class flights by executives of Canada Post was 113, 77 and 116 respectively. These years where we get this enormous increase in the number of first-class flights by the executives of Canada Post correspond exactly with the years in which postal rates have gone up by 100%.

So I am wondering whether or not this enormous increase of first-class flights is really an abuse of the use of the spending authority there, whether or not this is just the tip of the iceberg, and whether or not that is the real reason you are not willing to share adequate information with agencies such as the Consumers' Association of Canada so they can examine thoroughly your conclusion that you need postal rate increases in order to make the books of Canada Post balance. I am

*[Translation]*

en ont avec d'autres services d'utilité publique importants, que ce soit Bell Canada ou de grosses organisations de transport qui comparaisaient devant la CCT. On peut simplement dire qu'il y a toujours des luttes entre l'ACC et des organisations comme Bell Canada, et d'autres, pour ce qui est de la divulgation. Bell Canada est en position concurrentielle. Les membres du Comité seront peut-être surpris d'apprendre que 45 p. 100 environ de nos recettes proviennent d'autres secteurs de concurrence: les colis, le courrier électronique, le courrier publicitaire, etc. Par conséquent, Postes Canada, Bell et d'autres organisations qui sont réglementées et surveillées par l'ACC ne veulent pas divulguer leurs renseignements financiers, car cela pourrait les placer dans une situation difficile sur le marché vis-à-vis de leurs concurrents.

Nous avons donc tenté de fournir à l'ACC—et je crois, monsieur le président, que l'ACC a fait un travail excellent dans son exposé—autant de renseignements que lui en donnent les organisations comparables. Ils ont donc reçu ces renseignements et fait connaître clairement leur opinion quant à l'augmentation des tarifs et ce qu'ils souhaitent pour l'avenir comme réglementation à Postes Canada. Il est évident que l'association aimerait que Postes Canada sorte du Cabinet et soit soumise à une réglementation d'une tierce partie; nous avons donc eu des discussions très longues à ce sujet. Cependant, même dans ces circonstances, la divulgation pose toujours un problème. Je vous souligne aujourd'hui que c'est un problème entre l'ACC et Bell Canada, et ce, depuis 15 ans. Il est très difficile de trouver une solution raisonnable qui protégerait l'entreprise et offrirait en même temps aux consommateurs une divulgation appropriée.

**M. Keeper:** Monsieur le président, il est évident que la CCT intervient dans le cas de Bell Canada; par conséquent, il y a une tierce partie qui exerce une certaine influence quant à l'à-propos de l'information. Dans ce cas-ci, Postes Canada prend elle-même une décision quant à l'information qu'elle peut fournir, et ce que les gens soupçonnent, c'est que s'il y avait pleine divulgation, Postes Canada ne pourrait justifier ses augmentations des tarifs postaux.

Je voudrais partager avec vous les renseignements, obtenus grâce au processus de l'accès à l'information, concernant les vols en première classe des cadres de Postes Canada. Au cours des années 1978, 1979 et 1980 respectivement, le nombre de vols en première classe des cadres de Postes Canada a été de quatre, neuf et quatre. Pour les années 1982, 1983 et 1984, ce nombre est passé à 113, 77 et 116 respectivement. Ces années pendant lesquelles nous avons connu cette augmentation énorme du nombre des vols en première classe des cadres de Postes Canada correspondent exactement aux années où les tarifs postaux ont augmenté de 100 p. 100.

Je me demande donc si cette énorme augmentation des vols en première classe n'est pas un abus du pouvoir de dépenser, si, oui ou non, il ne s'agit pas là de la pointe de l'iceberg, et si on n'a pas là la véritable raison pour laquelle vous ne voulez pas partager certains renseignements avec l'Association des consommateurs du Canada, par exemple, qui voudrait examiner de près votre conclusion selon laquelle il vous faut une augmentation des tarifs postaux pour balancer les livres de

## [Texte]

wondering if you can confirm these figures, and whether or not these indicate simply a tip of the iceberg. Are there other increases of this nature in spending by the executives in Canada Post?

**Mr. Warren:** Mr. Chairman, these figures do not indicate a tip of the iceberg, and I think there is a very clear reason why. First of all, I think we have to look at the base. You mentioned, sir, flights by Canada Post in years previous to the ones you mentioned, I guess in the 1970s and early 1980s—four, nine and four. I would like to tell this committee that at least nine, and possibly more, senior members of the former department had passes from Air Canada and passes from CP Air. Those passes were part of the relationship that existed within a government department that was doing business with airlines. So the four, nine and four surprises me a little, considering that most of the senior executives down to the regional general manager all had passes from the airlines. I do not know how many flights they took, but I can tell you that three days after the proclamation of this corporation, those passes were removed from all senior executives in Canada Post Corporation. I do not know whether we can talk about this as a tip of the iceberg or an open disclosure.

• 1045

Canada Post certainly has to move its executives around. We do not have to travel first-class as much as we have been. I looked at the statistics the other day for first-class travel from January until April, and found less than a dozen flights on first-class. But you cannot compare the last three years with the previous three, because during the previous three we had a group of senior executives travelling on complimentary passes from the major airlines in Canada. So I do not think it is the tip of the iceberg at all.

I think there was another potential tip of the iceberg when there was some public comment six to ten months ago about the number of vice-presidents in Canada Post who were receiving salary increases. It looked to the public as if we had a mass of vice-presidents; we do not. In fact they are comparable or below many other organizations of our size. The reason you saw this was that all of them under our legislation were Governor in Council appointees. None of the vice-presidents in any of the comparable organizations were Governor in Council appointees. So I am just cautioning the member that the base upon which one takes these statistics is worth looking at.

**Mr. Keeper:** This illustrates the point I am trying to make, which is that we need full and accurate disclosure of the revenues and expenditure of Canada Post if citizens and consumer groups are going to be able to make adequate recommendations with regard to postal rates.

## [Traduction]

Postes Canada. Je me demande si vous pouvez confirmer ces chiffres, afin qu'on puisse savoir si, oui ou non, il s'agit de la pointe de l'iceberg. Y a-t-il d'autres augmentations de ce genre dans les dépenses des cadres de Postes Canada?

**M. Warren:** Monsieur le président, ces chiffres ne représentent pas la pointe de l'iceberg, et la raison en est très évidente. Premièrement, je pense qu'il faut regarder à la base. Vous avez mentionné, monsieur, que les vols du personnel de Postes Canada pendant les années précédant celles que vous avez mentionnées, les années 70 et le début des années 80, étaient de quatre, neuf et quatre. Je voudrais souligner aux membres du Comité qu'au moins neuf, et probablement davantage, cadres supérieurs de l'ancien ministère avaient des laissez-passer d'Air Canada, et également de CP Air. Ces laissez-passer faisaient partie des rapports qui existaient au sein du ministère qui faisait des affaires avec les lignes aériennes. Par conséquent, ces chiffres de quatre, neuf et quatre m'étonnent un peu, étant donné que la plupart des cadres supérieurs, et même les directeurs généraux régionaux, avaient tous des laissez-passer pour ces lignes aériennes. Je ne sais pas combien de vols ils ont effectués, mais je peux vous dire que, trois jours après la proclamation de la Société canadienne des postes, ces laissez-passer ont été retirés à tous les cadres de la Société canadienne des postes. Je ne sais pas si on peut appeler cela la pointe de l'iceberg ou une divulgation tout à fait franche.

La Société canadienne des postes doit certainement déplacer ses cadres. Nous ne voyageons pas en première classe autant que nous le faisons par le passé. J'ai regardé les statistiques l'autre jour pour les voyages en première classe, de janvier à avril, et je me suis rendu compte qu'il y avait eu moins d'une douzaine de vols en première classe. Cependant, on ne peut comparer les trois dernières années avec les trois précédentes, étant donné que, pendant ces trois années précédentes, nous avions un groupe de cadres supérieurs qui voyageaient gratuitement sur les grandes lignes aériennes au Canada. Je ne vois pas du tout comment ce pourrait être la pointe de l'iceberg.

Il aurait pu y avoir une autre pointe de l'iceberg lorsque l'on a fait publiquement des commentaires, il y a six ou dix mois, sur le nombre de vice-présidents de Postes Canada qui recevaient des augmentations de salaire. Il a semblé au public que nous avions une multitude de vice-présidents, mais ce n'est pas le cas. De fait, nous en avons autant, sinon moins, que nombre d'autres organisations de la même taille. La raison pour laquelle vous avez vu cela, c'est que tous nos vice-présidents, en vertu de la loi, ont été nommés par le gouverneur en conseil. Aucun des vice-présidents d'organisations comparables n'est nommé par le gouverneur en conseil. Par conséquent, je mets en garde le député au sujet de la base sur laquelle il se fonde pour ses statistiques.

**M. Keeper:** C'est exactement ce que je voulais dire: il nous faut une divulgation entière et exacte des recettes et des dépenses de Postes Canada si les citoyens et les groupes de consommateurs veulent présenter des recommandations adéquates quant aux tarifs postaux.



## [Text]

I am wondering about the date upon which citizens can make appeals to the Minister with regard to postal rates, since that date passed on the ninth, and since we still do not have adequate information. We still do not have full disclosure with regards to the revenues and the expenditures of Canada Post upon which to make an analysis of postal rate increases. I wonder whether you would consider making a recommendation to the Minister to extend the time for appeal with regard to postal rates, and share full and adequate information with consumer associations, so that we can have an objective analysis of the need for postal rate increases.

This interchange, this morning, simply indicates that we still do not have full information with regard to the books of Canada Post. Would you consider having an extension with regard to the appeal time for postal rates and provide full information?

**Mr. Warren:** I think the chairman of this committee held up a document at the beginning of the meeting. I have it here in my ring-binder. It is the annual report of Canada Post Corporation. I would suggest to the member that this annual report discloses more information than that of any other major Crown corporation in this country.

Secondly, as far as extending the period of time we are talking about, that is a statutory requirement built into the act. I should say to you that the first 60 days is largely representation that comes through to the corporation and the Minister. We try to resolve problems that come to light. But there is still an opportunity for the public to continue to make representations to the regulator. The regulator for Canada Post is the Cabinet of Canada. That time has not expired. So this process could go as long as 120 days. It depends on when Cabinet comes to terms with this. I know there are members of the government and Cabinet who are getting continued submissions on this rate package.

Finally, I am not so sure that the Bell Telephone Company, appearing before the CRTC, is required to give the number of first, second, and third-class flights of its executives as part of defending a rate increase.

• 1050

So I think the question of what should be disclosed, I agree with the member, is a difficult one to find the line on; and I think, as a Crown corporation, from day one we have put out public reports on our performance—good, bad or indifferent—and we have put out annual reports that are as complete as you are going to find in any major Crown corporation. And I have certainly put in front of this committee, and I do not know how often it happens, Mr. Chairman, the business plan for this corporation for the next year. I do not know how many other Crown corporations come here and say, this is our plan, this is where we have been, this is where we are, and this is where we are going. It is not perfect, but, boy, there is a substantial level of disclosure there.

## [Translation]

Je m'interroge au sujet de la période d'appel pendant laquelle les citoyens peuvent présenter leurs recommandations au ministre concernant les tarifs postaux, étant donné que cette période se terminait le 9 et que nous n'avons pas encore de renseignements adéquats. Il n'y a pas eu pleine divulgation concernant les recettes et les dépenses de Postes Canada pour qu'on puisse faire une analyse de ces augmentations. Je me demande donc si vous songez à recommander au ministre que la période d'appel soit prolongée. De cette façon, les associations de consommateurs pourraient recevoir des renseignements complets et adéquats, ce qui leur permettrait de faire une analyse objective de la nécessité des augmentations des tarifs postaux.

Cet échange que nous avons ce matin souligne bien que nous n'avons pas de renseignements complets sur les livres de Postes Canada. Croyez-vous que nous pourrions avoir une prolongation de la période d'appel pour les tarifs postaux et une divulgation entière des renseignements?

**M. Warren:** Le président du Comité a reçu, je crois, un document au début de cette séance. J'ai ce document ici, dans mes papiers. Il s'agit du rapport annuel de la Société canadienne des postes. Pour la gouverne du député, ce rapport annuel divulgue davantage d'informations que ne le font les rapports des autres sociétés de la Couronne importantes au pays.

Deuxièmement, pour ce qui est de prolonger la période d'appel, il y a, dans la loi, une exigence statutaire. Je vous dirai d'abord que les premiers 60 jours sont prévus pour les instances qui sont présentées à la société et au ministre. Nous tentons de résoudre les problèmes qui surgissent. Cependant, le public peut toujours continuer à faire des démarches auprès de l'autorité de réglementation. Cette autorité, pour Postes Canada, est le Cabinet du Canada. La période n'est pas terminée. Ce processus peut prendre jusqu'à 120 jours. Cela dépend du moment où le Cabinet décide d'étudier la question. Je sais qu'il y a des députés et des membres du Cabinet qui reçoivent sans arrêt des mémoires au sujet des tarifs postaux.

Pour terminer, je ne suis pas tellement certain que Bell Canada, qui comparait devant le CRTC, soit obligée de fournir le nombre de vols de ses cadres en première, deuxième et troisième classe pour justifier ses augmentations de tarifs.

Je suis donc d'accord avec le député, il est difficile de savoir ce qu'il faut divulguer et en tant que société de la Couronne nous avons depuis le premier jour publié des rapports sur notre rendement—bon, mauvais ou quelconque—nous avons publié des rapports annuels tout aussi complets que chez n'importe quelle autre grosse société de la Couronne. Je vous ai certainement présenté, à ce Comité, et je ne sais pas si les autres le font, le plan d'entreprise de la société pour l'année prochaine. Je ne sais pas combien d'autres sociétés de la Couronne viennent vous dire: voici notre plan, voici ce que nous avons fait, où nous en sommes et ce que nous allons faire. Ce n'est peut-être pas parfait, et voilà certainement un niveau de divulgation assez élevé.

[Texte]

I understand the problem; I guess it is a difficult one to resolve so that all parties are satisfied.

**Mr. Keeper:** Mr. Chairman, do I have time for a short question?

**The Chairman:** You have two minutes.

**Mr. Keeper:** I would just point out briefly that, according to the news release with regard to the postal rate increases, the representation period with regard to postal rate increases ended on June 9 and we still do not have what I would consider adequate information on which to evaluate the need for the postal rate increase.

But I want to turn to another subject, and it has to do with the service end of Canada Post, and it has to do with the mailboxes in new suburbs. I read in *The Globe and Mail*, and in other papers, about the mailboxes being tested as a replacement for home delivery. I must say that I, along with, I am sure, most Canadians, are shocked by the fact that when you buy a home you are not getting home delivery; that just because it is a new home and a new development you do not have the right to the service that other Canadians have.

Now, that in itself is shocking enough, but I am wondering whether the Corporation has a strategy which says that if these mailboxes work in new developments, if people in new developments lay down and accept this kind of mailbox service instead of home delivery, this mailbox service will be extended to established areas of the country so that you can continue your efforts to balance your budget.

**Mr. Warren:** Mr. Chairman, about two and a half or three weeks ago, I wrote all the Members of Parliament saying that we planned to come out with an announcement shortly—I hope it is the early part of next week—which will set out the direction of the corporation, the rationale for letter delivery policy in the future. This is an area that is quite expensive, Mr. Chairman. To cover the country in the future completely by letter carrier service on door-to-door delivery is in direct competition with the objective of trying to reach self-sufficiency.

I should say to you that one of the reasons in the United States there is a 22¢ stamp and not a 34¢ stamp is that this year, for example, they are introducing some 1.8 million points of call, and they have been doing this for five years, which will be serviced by community mailboxes. They are not rolling back and taking away letter carrier service, but they are clearly coming to the conclusion, south of the border, that getting attractive, self-standing units close to people, and having a degree of self-service in those, is one of the cost-saving devices that may be necessary in the future.

Now, I am going to be coming out with a statement which will in effect show that there are places where we will continue to provide letter carrier service in parts of a community that are almost surrounded now by letter carrier service, to finish it off. We are going to then deal with the question of adjacent suburbs and suburbs that are some distance away, and also with communities that do not have anything but general delivery. We have experimented in four communities across

[Traduction]

Je comprends les difficultés, il est difficile de les résoudre de façon que toutes les parties intéressées soient satisfaites.

**M. Keeper:** Monsieur le président, ai-je le temps de poser encore une brève question?

**Le président:** Vous avez deux minutes.

**M. Keeper:** J'aimerais faire remarquer que, selon le communiqué de presse annonçant la hausse du tarif postal, la période de doléances en la matière a pris fin le 9 juin et nous n'avons toujours pas les données nécessaires pour évaluer la nécessité de cette hausse.

Permettez-moi d'aborder un autre sujet, il s'agit du service ultime de Postes Canada et des boîtes aux lettres dans les nouvelles banlieues. J'ai lu dans le *Globe and Mail* et dans d'autres journaux, qu'on mettait à l'essai ces boîtes aux lettres pour remplacer la livraison à domicile. Comme la grosse majorité des Canadiens, j'en suis certain, je suis scandalisé du fait que l'acheteur d'une maison ne bénéficiera plus de la livraison à domicile du courrier, et que parce qu'il s'agit là d'une nouvelle maison dans un nouveau quartier, il n'aurait pas droit au service que reçoivent les autres Canadiens.

Voilà qui est déjà scandaleux, mais je me demande, au cas où ces boîtes aux lettres marcheraient bien dans ces nouveaux quartiers, et où les habitants de ces nouveaux quartiers se résigneraient à accepter ce genre de service par boîte aux lettres au lieu de la livraison à domicile, si votre service ne prévoit pas d'étendre ce service des boîtes aux lettres aux quartiers établis dans sa poursuite de l'équilibre budgétaire.

**M. Warren:** Monsieur le président, il y a environ deux semaines et demie ou trois semaines, j'ai écrit à tous les députés pour les informer que je prévoyais faire une déclaration très bientôt—j'espère pouvoir la faire au début de la semaine prochaine—sur l'orientation de la société et sur le fondement de la politique en matière de livraison du courrier à l'avenir. Voilà un secteur qui est très coûteux, monsieur le président. D'assurer le service de livraison à domicile dans tout le pays irait à l'encontre de l'objectif fixé qui est l'autonomie financière.

Je tiens à vous faire remarquer qu'une des raisons pour lesquelles les États-Unis ont toujours un timbre de 22 cents et non pas de 34 cents, c'est que cette année par exemple, on y a établi 1,8 millions de points de remise, et ça se fait depuis 5 ans, où le service est assuré par les boîtes aux lettres communautaires. Ils ne réduisent ni ne suppriment la livraison à domicile, mais nos voisins ont manifestement conclu que l'installation de boîtes de libre service, agréables à la vue et à proximité des usagers, est une mesure d'économie qui pourra se révéler nécessaire à l'avenir.

Je ferai donc une déclaration qui montrera que les quartiers pris au milieu d'agglomérations desservies par les facteurs bénéficieront de ce fait du service de livraison à domicile. Nous allons traiter ensuite des banlieues adjacentes et de celles qui se trouvent à quelque distance, et aussi des agglomérations qui n'ont connu que la poste restante. Nous avons installé à titre d'expérience dans quatre agglomérations au Canada, des boîtes aux lettres communautaires, qui ne sont pas les boîtes

## [Text]

Canada with what we call community mailboxes, which are not green boxes; they are self-standing, very well designed units with self-locks; you can pick up parcels there. And those experiments are going on.

We think we have to look to costs in this whole area of letter delivery; and we think a combination of letter carrier services, in certain situations, door-to-door continuing and green boxes and community mailboxes is going to be the pattern for the future. I do not want to get into the details of the announcement today, because we are consulting with a host of MPs on this issue to get their reaction to the direction we are discussing.

I think *The Globe and Mail* story you referred to, Mr. Keeper, was a little bit sensationalized, and I think it left an impression that the whole of Canada was going to be dealing with community mailboxes. They are not. We are not rolling anything back. We are looking at how we can provide improved, affordable service in the future.

• 1055

I would make one last comment. If we have, say, \$15 million or \$20 million in a year to improve letter carrier service, we are coming up to some tough choices. If we put in all letter carrier door-to-door service, maybe we can cover 50,000 points of call. But if we combine different methodologies, we might be able to cover 100,000 points of call with some degree of improved service, so people are not just relying on general delivery. Those are the kinds of choices that sit before us now.

**Mr. Keeper:** In your response you said door-to-door delivery is directly in conflict with financial self-sufficiency. So if you can get away with mailboxes in new developments, rather than home delivery, which every Canadian considers to be his or her right, and I support that—what is going to stop you, as you pursue this objective of financial self-sufficiency, from starting to take away home delivery from where it exists now and replacing it with mailboxes?

**Mr. Warren:** Mr. Chairman, it costs us \$113 in yearly operating costs for a letter carrier to go door-to-door. I am looking at the future, not what we have now: \$113. A community mailbox can cost us as little as \$28; community mailboxes within 100 or 200 feet of your door. Now, we have a problem.

**Mr. Keeper:** It is much farther than that; I can tell you that from my own personal experience.

**Mr. Warren:** It can be; or it can be right in front of your door.

My point is that we only have a certain amount of resources to expand letter carrier delivery. What we are looking at here is a four- or five-to-one cost ratio. We have to decide whether we are going to go out to communities across this country and give 150,000 Canadians an improvement in their service from

## [Translation]

vertes, où ce sont des unités sur pied, très bien conçues, avec serrures, mais le public peut aller chercher ses colis. Cette expérience est en cours.

Il nous faut certainement étudier les coûts de ce service de livraison du courrier et nous croyons qu'une combinaison de la livraison à domicile, qui sera maintenue dans certains cas, des boîtes vertes et des boîtes aux lettres communautaires sera la solution de l'avenir. Je ne peux encore donner les détails de ma déclaration, étant donné que nous consultons des députés sur la question afin de connaître leur réaction.

L'article du *Globe and Mail*, monsieur Keeper, était un peu du sensationnalisme, et voudrait nous faire croire que tout le Canada se verrait maintenant doté de boîtes aux lettres communautaires, ce qui est tout à fait faux. Il n'y a aucune diminution. Nous cherchons à voir comment à l'avenir nous pouvons offrir un service amélioré et qui convienne à nos moyens.

J'aimerais faire une dernière remarque. Si nous recevons une année, disons 15 millions ou 20 millions, pour améliorer le service de livraison à domicile, nous devons faire face à des choix difficiles. Si nous affectons tout cet argent au service de livraison à domicile, nous pouvons peut-être desservir 50,000 points de remise. Mais si nous combinons différentes méthodes, nous pourrions peut-être desservir 100,000 points de remise et offrir un service quelque peu amélioré, afin que les gens aient autre chose que la poste restante. Voilà le genre de choix qui s'offrent à nous.

**M. Keeper:** Vous avez dit dans votre réponse que la livraison à domicile va à l'encontre de l'autonomie financière. Ainsi, si vous pouvez vous en tirer avec les boîtes aux lettres dans les nouveaux quartiers au lieu de la livraison à domicile, à laquelle chaque Canadien estime qu'il a droit, et à juste titre, je pense... qu'est-ce qui vous empêcherait pour poursuivre cet objectif d'autonomie financière, de commencer à remplacer le service de livraison à domicile, là où il existe, par les boîtes aux lettres?

**M. Warren:** Monsieur le président, les frais de fonctionnement s'élèvent à 113 dollars par an par facteur qui livre le courrier à domicile. Je regarde vers l'avenir, non pas ce que nous avons à l'heure actuelle 113 dollars. Une boîte aux lettres communautaire ne nous coûterait que 28 dollars, et les boîtes de ce genre seront installées à 100 ou 200 pieds de votre maison. Nous avons maintenant un problème.

**M. Keeper:** C'est beaucoup plus loin que cela, je peux vous le dire par expérience.

**M. Warren:** C'est possible, ou la boîte peut être en plein devant votre porte.

Ce que je veux dire, c'est que nous avons certaines ressources à consacrer à l'extension du service de livraison à domicile. Il s'agit ici d'un rapport de 4 ou 5 à 1. Nous devons décider si nous allons servir les collectivités à travers le pays et donner à 150,000 Canadiens un meilleur service, par rapport à la poste



## [Texte]

general delivery to something that is very close to them, as a Volkswagen service, if you like, or we should give a much lower number of Canadians a continued Cadillac service. I am not saying it is an easy issue. I would like nothing more than to roll letter carriers out across this country like a carpet. But there are some constraints. So we are trying to be creative. We are trying to consult with MPs in the process. We are trying to find a combination of letter carriers and group boxes and community mailboxes that will satisfy the improved service that has to be there.

**Mr. Stackhouse:** Mr. Chairman, much of the information the president and the chairman have presented this committee has been very impressive. I think many Canadian citizens, and certainly small business people, have been very grateful for the improvement in labour relations particularly, and for not suffering an extended post office strike this past year. I would like to commend the management and also the Minister of Labour for that achievement.

I think, however, the president and the chairman would both acknowledge that if the entire Canada Post story were as they have described, one would wonder why Members of Parliament like myself are receiving so many complaints about it. If everything is as good as they indicate—and I am not denying any of the claims they have made—if that told everything, why are we faced with this sense of grievance which so many Canadians have and which has been so persistent over an extended period and still persists in spite of the changed management, changed structure, and changed procedures?

I would like to focus a question on just one example of that, and that is the problem of absenteeism and its impact on the public as well as on the corporation. The problem of absenteeism first came to my attention when a constituent complained about getting mail at 8.30 p.m. one night. On inquiry, we discovered that mail was being delivered at night in Scarborough as late as 11 p.m. When we asked why this was required, because it seemed certainly to me to be extraordinary, we were informed that it was because so many people had booked off sick that day, and there was generally an extra-large number of persons off work on Mondays and Fridays.

• 1100

For example, in one postal station in the City of Scarborough, within the constituency of Scarborough West, 13 carriers were off sick that Monday. Now, it seemed to us that there was perhaps a serious absenteeism problem and a serious indication of morale problems. So we asked for further information and we learned that Canada Post has approximately 150 casual workers as a pool for replacing such absentees within Metro Toronto, and when this pool is used up they then have to work at night. You see, 150 is an army that is not large enough to replace the absentees. This is expensive, because overtime rates are paid. Sometimes, we are told, double time.

## [Traduction]

restante, mais un service bon marché, ou si nous devons assurer à un plus petit nombre de Canadiens un service de luxe. Je ne dis pas que la décision soit facile. Je n'aimerais rien de mieux que d'aligner les facteurs d'un bout à l'autre du pays. Toutefois nous avons des contraintes. Nous essayons donc de faire preuve d'imagination. Et nous allons consulter les députés à ce sujet. Nous essayons de trouver une combinaison de service de livraison à domicile, des boîtes collectives et des boîtes communautaires pour obtenir un meilleur service.

**M. Stackhouse:** Monsieur le président, les renseignements que le président et le président du conseil d'administration ont fourni aux membres du comité sont très impressionnants. La majorité des Canadiens, je crois, de même que les chefs de petite entreprise sont très reconnaissants surtout des relations de travail améliorées et du fait de ne pas avoir eu à subir une grève prolongée du service postal au cours des douze derniers mois. J'aimerais féliciter la direction et également le ministre du Travail de cet exploit.

Je crois cependant que le président et le président du Conseil d'administration reconnaîtront tous les deux que si Postes Canada a eu un tel succès comme ils l'ont décrit, on pourrait se demander pourquoi les députés comme moi reçoivent tant de plaintes sur son compte. Si tout va bien comme ils le disent—et je ne rejette pas ce qu'ils nous ont dit—pourquoi ce sentiment de grief que ressentent tellement de Canadiens depuis longtemps et qui persiste toujours en dépit du changement du personnel dirigeant, des structures et des méthodes?

J'aimerais circonscrire ma question dans un seul exemple, il s'agit du problème de l'absentéisme et ses effets sur le public de même que sur la société. Ce problème a été porté à mon attention la première fois lorsqu'un électeur s'est plaint de recevoir son courrier à 20h30. Après enquête nous avons découvert que le courrier était livré le soir à Scarborough jusqu'à 23 heures. Lorsque nous en avons demandé la raison, car cela me semblait assez extraordinaire, on nous a dit que beaucoup de gens s'étaient portés malades ce jour-là, et qu'en général, les absences pour cause de maladie étaient très nombreuses le lundi et le vendredi.

Par exemple, à une succursale postale de la ville de Scarborough, dans la circonscription de Scarborough West, treize facteurs se sont portés malades ce lundi. Il nous a semblé que c'était l'indice d'un grave problème d'absentéisme et de moral. Nous avons donc demandé un supplément d'informations et nous avons appris que Postes Canada avait une réserve d'environ 150 employés occasionnels qui se chargeaient de remplacer ces absents dans la région torontoise et que lorsque cette réserve était épuisée, les employés à plein temps travaillaient le soir. Une armée de 150 employés n'était donc pas suffisante pour remplacer les absents. C'est une façon de procéder qui peut se révéler coûteuse à cause des heures supplémentaires. Il arrive qu'ils soient rémunérés au tarif double.

## [Text]

We tried to get further information about this so we could have a basis for legitimate discussion with management, but I have to say to the president, Mr. Chairman, that there are times when, if we had wanted to, we might have suspected there was a stone wall around the post office. We could have believed that. For example, when we asked for information of one official, we were told: I am an old newspaper man and I smell a question in Question Period. Hence, the information was not forthcoming. The official also commented: You have me between a rock and a hard place. I am not sure why, Mr. Chairman, but that was his attitude.

I am glad to say that when another official was approached, statistics of the kind we requested were promised. But I have to inform you that they were not produced in spite of repeated requests from my office. When this official was asked for the kind of statistics we requested, namely, a comparison of absenteeism on Mondays and Fridays with other days of the week and at various stations within Metro Toronto, the official commented: I warn you, they are going to be high. She agreed to produce the statistics within two days, but later when the two days were up, she explained they were not ready because of problems with the computer, then offered to obtain them by a manual search. When they were not available at the appointed time, we were told it was due to the computers still being down. This claim, of course, being in spite of the earlier assurance that the work would be done manually.

When asked if we could just get whatever information was available, that request was denied. There was an offer to deliver the figures to us here this morning. In fact, since walking into this room, I have had that assurance that I would get them by 11 a.m., but here it is 11 a.m. and we do not have them. I am wanting to make the point to the president that there may be simply a—I acknowledge—a coinciding of circumstances. There may be. There may be also some difficulty involved within the structure in making this information available to an inquiring MP. But I would want to make the point, and I hope the president would immediately agree, that an MP should have access to such information, for we represent the shareholders of the corporation. We have a right to know how the business owned by those shareholders is being run. When facts are not readily provided, an MP has to wonder why. Why are they not immediately available, especially with respect to a problem that the management of the corporation itself acknowledges is real and serious?

On page 22 of the annual report there is this statement:

Studies indicated that absenteeism in Canada Post was running at 8% of available days per year per employee, as compared with a range of 3.4% to 4% in comparable industries. The intention is to reduce the Canada Post absenteeism level to 6.7% in the first year and 5.4% in the second year.

I appreciate, Mr. Chairman, that management does acknowledge the magnitude and the seriousness of this problem and I emphasize that I share that concern, because it is a major personnel problem. It adds to the costs, and hence

## [Translation]

Nous avons essayé d'obtenir d'autres renseignements à ce sujet afin de pouvoir mener une discussion intelligente avec la direction, mais je dois dire au président de la société que nous aurions pu croire à certains moments que la société s'entourait d'un mur du silence. Nous aurions eu toutes les raisons de croire à une telle attitude de sa part. Par exemple, lorsque nous nous sommes adressés à un responsable, il nous a indiqué qu'il était un ancien journaliste et qu'il y voyait une question style période de questions. Il va sans dire qu'il ne nous a rien appris. Il a ajouté qu'il était pris entre deux feux. C'est le genre d'attitude qu'il avait.

Par ailleurs, un autre responsable nous a bien promis de nous donner l'information que nous cherchions. Cependant, il n'a pas donné suite à sa promesse, malgré les appels répétés de mon bureau. Lorsque nous avons demandé à ce responsable ce que nous désirions, c'est-à-dire une comparaison du nombre d'absences les lundis et vendredis par rapport aux autres jours de la semaine, et selon les diverses stations postales de la région torontoise, il nous a prévenu que les chiffres seraient élevés. Cette personne s'était quand même engagée à fournir les chiffres dans les jours qui suivraient. Ce délai écoulé, elle nous a dit qu'il y avait des problèmes avec l'ordinateur. Elle offrait de faire une recherche manuelle. L'échéance arrivée, cependant, elle revenait à son explication du début selon laquelle il y avait toujours des problèmes avec les ordinateurs. Elle avait dû oublier sa promesse de procéder à une recherche manuelle.

Notre demande visant à obtenir l'information qui était déjà disponible essayait également un refus. On avait bien promis de nous remettre les chiffres pour la séance de ce matin. J'ai de nouveau reçu cette assurance depuis que je suis dans cette salle, mais il est maintenant 11 heures, et les chiffres ne sont toujours pas disponibles. Je suis bien prêt à concéder au président qu'il peut s'agir seulement d'un malheureux concours de circonstances. Il se peut également qu'il y ait des difficultés d'accès à l'information pour un député curieux. Je suis sûr cependant que le président de la société conviendra qu'un député a droit à cette information puisque après tout, il représente les actionnaires de la société. Nous avons sûrement le droit de savoir ce qui se passe dans l'entreprise qui appartient à ses actionnaires. Les députés ont le droit de connaître les raisons pour lesquelles l'information n'est pas livrée. Pourquoi, alors que la direction de la société elle-même est prête à reconnaître qu'il y a de réels et graves problèmes?

A la page 22 du rapport annuel, on trouve la déclaration suivante:

Des études ont révélé que le taux actuel d'absentéisme par employé aux Postes est de 8 p. 100 des jours ouvrables comparativement à un taux variant entre 3.4 et 4 p. 100 dans des entreprises similaires. La société entend donc le réduire à 6.7 p. 100 au cours de 1984, et à 5.4 p. 100 au cours de l'année suivante.

Monsieur le président, la direction admet elle-même l'ampleur et la gravité du problème. C'est également un problème qui me préoccupe beaucoup personnellement. Il

## [Texte]

the cost borne by the consumer, and perhaps borne to a greater extent by the consumer if their costs are raised.

• 1105

It reduces morale, because protracted absenteeism reflects a certain negative attitude to the work and to the organization, which is bound to work against productivity. If workers are booking off sick to get a longer weekend for themselves, which may be the case—if absenteeism is higher on Mondays and Fridays, it is certainly a plausible explanation—I believe Canada Post management owes Parliament and the public an explanation for this.

**Mr. Warren:** Mr. Chairman, I think Mr. Stackhouse has raised one of the symbolic and substantive and toughest issues we have been trying to wrestle with for the last four years. I am surprised there would be any feeling that management is not open about this issue. I would think that in at least half of the speeches I have delivered across this country I have talked about the problem of absenteeism.

Let me put it more dramatically than you have put it to me. If I could get agreement from the 60,000 people who work at Canada Post that they would just bring their absenteeism level down to a level comparable to other companies in the communications industry, I could withdraw half of the rate increase that Mr. Keeper was referring to earlier. It is worth \$100 million a year, and the rate package is worth \$173 million. I am not saying to go below the industry norm; I am just saying bring absenteeism down to what is normal and I would be able to retract half of that rate package, probably more.

Now, we have had goals. I am surprised as well... and I apologize if you have found that you have trouble getting access to absenteeism figures, because we have talked about them publicly. I think there is an aspect to why some of our employees may not want to plaster the walls with them, because we are dealing with attitudinal questions here. If management approaches this with a broadaxe—and we have not, to date—then what you get into, Mr. Stackhouse, is a confrontational question.

I can remember two years ago, when management started a serious absenteeism reduction program at Canada Post. Within a month and a half there was a national press conference headed by Shirley Carr, from the CLC. All the labour leaders were there, and they called it the most anti-union, anti-employee development in Canada Post's history. Now, why did they do that? They did that because historically, for the last 20 years, we have had absenteeism levels in Canada Post of 19 and 20 days. It has become part of the fabric of the place; it has become a perk. It has become something you get. When you begin to roll that back, and work with the unions and work with the employees to do that... We now have it down to about 17 days, which is not adequate; the business plan targets specifically for 13 days, and the norm is 7 days or 8 days. We have a long way to go.

## [Traduction]

accroît les coûts pour le consommateur, surtout s'il doit y avoir hausse du tarif.

C'est également une situation qui nuit au moral. Un taux d'absentéisme élevé reflète une attitude négative de la part des employés vis-à-vis de leur travail et de la société, ce qui ne peut qu'avoir des effets néfastes sur la productivité. Si les employés se déclarent malades pour allonger leur week-end, ce qui est plausible, si l'absentéisme est plus élevé les lundis et les vendredis, la direction de Postes Canada doit une explication au Parlement et au public.

**M. Warren:** Monsieur le président, monsieur Stackhouse a relevé l'un des problèmes des plus importants du point de vue des symboles, des plus difficiles auxquels nous ayons eu à faire face au cours des quatre dernières années. Je suis quand même surpris que l'impression ait pu être créée que la direction n'est pas tout à fait franche au sujet de cette situation. Dans la moitié au moins des exposés que j'ai faits un peu partout au pays, j'ai mentionné le problème de l'absentéisme.

Je puis vous donner un aperçu du problème d'une façon beaucoup plus spectaculaire. Si je pouvais obtenir l'accord des 60,000 personnes qui travaillent à Postes Canada qu'elles ramènent leur taux d'absentéisme à un niveau comparable à celui des autres compagnies dans le secteur des communications, je pourrais renoncer à la moitié de la hausse du tarif dont M. Keeper a parlé plus tôt. C'est une mesure qui pourrait représenter 100 millions de dollars par an, alors que la hausse du tarif rapporterait 173 millions de dollars. Je ne parle même pas de faire mieux que la norme du secteur privé. Je suppose simplement un taux d'absentéisme normal. Dans ces circonstances, je pourrais réduire l'augmentation d'au moins la moitié, probablement plus.

Nous avons un certain nombre d'objectifs. Je suis surpris... je m'excuse auprès du député s'il a eu du mal à avoir accès aux chiffres sur l'absentéisme. Nous en avons parlé publiquement très souvent. Je comprends que certains de nos employés ne soient pas intéressés à les diffuser largement, parce qu'ils révèlent un problème d'attitude. Par ailleurs, si la direction se montre trop intransigeante à cet égard, et elle a résisté à la tentation jusqu'à présent, il risque d'y avoir confrontation.

Je me souviens de ce qui s'est passé il y a deux ans, lorsque la direction mis sur pied un programme destiné à réduire les graves problèmes d'absentéisme à Postes Canada. Il ne s'est pas écoulé un mois et demi qu'il y a eu une conférence de presse nationale sous l'impulsion de Shirley Carr du CTC. Tous les chefs syndicaux y assistaient et ils dénonçaient tous cette initiative comme l'initiative la plus antisyndicale et la plus anti-employés dans l'histoire de Postes Canada. Pourquoi ont-ils réagi ainsi? Parce que traditionnellement, au cours des 20 dernières années, les taux d'absentéisme à Postes Canada ont atteint 19 et 20 jours. C'est devenu quelque chose de normal, c'est devenu un à-côté de l'emploi. Pour la direction, essayer de revenir en arrière, essayer de trouver une solution avec les syndicalistes et les employés... nous avons maintenant ramené ce taux à environ 17 jours, mais ce n'est toujours



[Text]

What we are doing is dealing with union leaders who have difficulty politically with going to their rank and file and saying look, we have to get this absenteeism down. So it becomes, if you like, a perceived benefit to those that are there. Now, if management pushes this too far, what we end up with is a form of confrontation in trying to take that perceived benefit away.

I guess we are coming to the stage—Mr. Stackhouse, you put the case very well—where we are going to have to, with our employees and our unions, get firmer about this and get more aggressive about it. We have cases across this country where people in our organization are perennial abusers of the Monday-Friday; their absenteeism rates are up very high. We take them through a system of counselling, and if that does not work we take them through a system for discharge.

Now, we found we run into arbitrators who roll some of those decisions back. The time it takes to get the offenders in the system, who are not going to change their approach, out of that system to demonstrate to others who are good attenders that we are not going to continue with this is taking much longer than we thought. I would say to you that if we could simply take our absenteeism level of 17.86 days—I am glad to give you this sheet, as there is no secret to it—and get that down to 7 or 8 days across our whole system, we would be half way to meeting our deficit target this year of \$200 million. So it is not an issue that lends itself to simple solution because it is embedded in the mind-set of many people within Canada Post.

• 1110

I did a western tour for three days last week, and you will find that in some cities in Canada our absenteeism rate in Canada Post, in all unions, is six days, five days below the norm for other companies. But if you go to some other parts of the country, you will find it is 20, 22 and 24. If you look into the history of that, it is a history of labour-management confrontation and the notion that this is their due.

I would just conclude by saying that I think we are at the stage with a couple of our large unions, including the Letter Carriers' Union of Canada, where they have come to terms with this as we have, and I think we are going to find that they are seeing, as we are seeing, that this is corrosive, that it is wasting money, and we are going to begin jointly to do something about it. It is very hard for management alone to do something about it if the unions either resist it or stand on the sidelines and say to people: Do not move on this; it is your right.

So there is certainly hope. The biggest bargaining unit we have, I think, is now saying let us work together to get this absenteeism down.

[Translation]

pas satisfaisant. Notre plan d'entreprise se fixe comme but 13 jours, mais la norme est sept ou huit jours. Nous avons encore beaucoup de chemin à faire.

Nous nous adressons aux chefs syndicaux, mais il leur est très difficile politiquement de demander à leurs membres de réduire leur taux d'absentéisme. C'est considéré par les employés comme un avantage social. Par ailleurs, si la direction essaie d'aller trop loin par elle-même, elle peut provoquer une confrontation. Son effort peut être considéré comme une tentative d'éliminer un avantage acquis.

Il reste que nous en arrivons rapidement au point, et M. Stackhouse présente très bien le problème, où nous devons nous montrer avec nos employés et nos syndicats plus fermes et plus pressants dans la recherche d'une solution. Nous avons des employés qui abusent systématiquement du système les lundis et les vendredis. Leur taux personnel d'absentéisme est très élevé. Nous avons un programme d'orientation à leur intention. Lorsqu'il n'y a pas de résultats, nous engageons la procédure de licenciement.

Nous sommes parfois en butte à des arbitres qui infirment certaines de ces décisions. En outre, le temps requis pour prendre des mesures à l'endroit des fautifs, de ceux qui ne veulent pas changer d'attitude, de façon à montrer aux assidus que nous n'allons tolérer cette situation, est beaucoup plus long que ce que nous avions prévu. Comme je l'ai déjà dit, si nous pouvions simplement réduire notre taux d'absentéisme de 17,86 jours, je n'hésite pas à vous remettre ce document, il n'a rien de secret, à 7 ou 8 jours pour l'ensemble de l'entreprise, nous aurions fait la moitié du chemin dans la réalisation de notre objectif de limiter le déficit à 200 millions de dollars cette année. Ce n'est quand même pas un problème qui se prête à une solution simple, parce qu'il dénote une attitude bien ancrée chez beaucoup de gens à Postes Canada.

J'ai effectué une tournée de trois jours la semaine dernière dans l'Ouest. Il y a des villes du Canada où le taux d'absentéisme de Postes Canada, pour tous les syndicats, est de 6 jours, c'est cinq jours de moins que la norme pour le secteur. Cependant, il y a d'autres régions du pays où le taux est de 20, 22 et 24 jours. Les raisons historiques de cette situation tiennent à la confrontation entre la direction et les syndicats, et à l'idée des syndicats selon laquelle c'est quelque chose qui leur est dû.

Je veux indiquer en guise de conclusion que nous avons fait des progrès avec un certain nombre de nos grands syndicats, y compris l'Union des facteurs du Canada. Ils commencent à réaliser, comme nous, que la situation se détériore, qu'elle entraîne une perte d'argent, et qu'il est temps d'y remédier grâce à un effort commun. Il est très difficile pour la direction d'agir seule, surtout si les syndicats décident d'opposer une résistance et de considérer ce genre de choses comme un droit acquis.

Il y a quand même de l'espoir. Notre unité de négociation la plus importante commence à dire que nous devons travailler ensemble pour réduire ce taux d'absentéisme.

[Texte]

**Mr. Stackhouse:** Mr. Chairman, I would like to thank the president for his rejoinder and for the information he has shared with us. I am impressed particularly by his indication that, if absenteeism could be reduced to a level comparable with other industry, the rate increase proposed could be cut in half.

Now, when he understandably points out to me that there is no simple solution to the problem of absenteeism, I want to point out to him that there is no simple solution from the Canadian consumer and taxpayer to the cost problem he has identified. I am not content, as one of their spokespersons, to accept an increase in the postal rate that is based 50% on the cost of absenteeism. I think we need, as a people, to say to the management and to the unions, if the problem is as the president has identified, that we are not prepared simply for the people of Canada to pick up the cost of something that can be corrected. Certainly, as a people we have a responsibility for just wages and just working conditions, but no reasonable person could possibly defend the kind of absenteeism that has been acknowledged this morning and is acknowledged in the annual report, which I have found evidence of in a local situation.

So I hope this is going to have a priority. What I would like to see, Mr. Chairman, is that the management of Canada Post would bring back to this committee fuller information about absenteeism and the steps that will be taken to deal with those areas where it is of critical proportions. The committee might also wish to consider possible dialogue with the union involved because of the magnitude and the complexity of the problem the president has indicated this morning.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Stackhouse. I do not know if Mr. Warren wants to reply further, but that is a nice, very even spot for your time to expire.

**Mr. Warren:** I just want to make a brief comment, Mr. Chairman. There is a number of habitual areas. As I said in my opening statement, you do not turn this around on a dime. You have identified one area that is attitudinal; it is deep and it is changing, but not fast enough.

I would say to the members of this committee, however, in order to demonstrate to the Canadian people that we are not asking for 2¢ after two and a half years and also at the same time climbing in our expenditures this year, that we are containing our expenditures in this corporation to under 2% this year, and that means rolling back on expenditures, cutting back to do the same with less and so on.

So if you put the corporation in a broader context, I think absenteeism is certainly a drain on our overall efforts to keep our costs down and not to load our costs in an irresponsible way onto our customers. But this is a cost centre that you have identified, which is resisting real movement to improve it.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Stackhouse and Mr. Warren.

[Traduction]

**M. Stackhouse:** Monsieur le président, je remercie le président de la société de sa réponse et des renseignements qu'il nous a fournis. J'ai trouvé particulièrement intéressante sa déclaration selon laquelle, si le taux d'absentéisme pouvait être ramené à un niveau comparable à celui du secteur privé, la hausse du tarif pourrait être réduite de moitié.

Il indique de façon fort juste, qu'il n'y a pas de solution simple au problème de l'absentéisme. Je lui signale pour ma part qu'il n'y a pas de solution simple non plus au problème des coûts pour les consommateurs et les contribuables canadiens. Je ne suis pas prêt à accepter, selon l'expression d'un porte-parole de la société, une hausse du tarif postal qui sert à couvrir les coûts de l'absentéisme dans une proportion de 50 p. 100. Nous devons faire savoir à la direction de la société et à ses syndicats que si le problème est tel que le décrit son président, nous ne pourrions pas en tant que peuple canadien, faire les frais d'une situation qui peut être corrigée. Nous sommes bien prêts à supporter une juste rémunération et de justes conditions de travail, mais nous ne voyons pas comment quelqu'un peut raisonnablement défendre les taux d'absentéisme qui ont été admis ici ce matin, qui sont écrits dans le rapport annuel de la société, et que j'ai eu moi-même l'occasion de vérifier sur place.

J'espère qu'une attention prioritaire sera portée à ce problème. Je souhaiterais, monsieur le président, que la direction de Postes Canada revienne devant le Comité avec un supplément d'information sur le problème de l'absentéisme et que des mesures soient prises dans les cas les plus critiques. Le Comité pourrait également envisager d'engager le dialogue avec le syndicat à cause de l'ampleur et de la complexité du problème exposé par le président ici ce matin.

**Le président:** Merci, monsieur Stackhouse. Je ne sais pas si M. Warren a quelque chose à ajouter, mais il se trouve que votre temps de parole est écoulé.

**M. Warren:** Je voudrais simplement faire une brève observation, monsieur le président. Il y a un certain nombre d'endroits où le problème est plus manifeste. Dans ma déclaration liminaire, j'indiquais qu'il ne fallait pas s'attendre à un changement du jour au lendemain. Il y a une partie du problème qui est due à l'attitude des employés. C'est quelque chose qui est ancré mais qui change lentement, trop lentement.

Par ailleurs, pour bien montrer au Comité et au peuple canadien que nous ne demandons pas 2c. après deux ans et demi, tout en augmentant nos dépenses, je tiens à signaler que nous avons limité l'augmentation de nos dépenses cette année à moins de 2 p. 100, ce qui signifie que nous avons dû opérer des réductions, que nous devons faire le même travail avec moins de ressources.

Donc, pour situer le problème dans son contexte plus large, l'absentéisme est un des facteurs qui nuisent à nos efforts en vue de réduire nos coûts et de ne pas taxer de façon irresponsable nos clients. Cependant, c'est un facteur coût qui, même s'il a été identifié, résiste aux changements.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Stackhouse et monsieur Warren.

*[Text]*

That concludes the lead-off spokespersons for the examination of witnesses. Just so members know where they stand in line as I have received their names, the next questioners will be Mr. McKenzie, Mr. Jourdenais, Mr. Belsher, Mr. Attewell, Mr. Taylor, Mr. Ouellet and Mr. Speyer. Mr. McKenzie, you have the floor.

**Mr. McKenzie:** Thanks Mr. Chairman. I think Mr. Stackhouse has covered it very well.

• 1115

In the 13 years I have been here I have never received so many complaints about postal service. They are not just general complaints; I am receiving detailed statistical information on the poor quality of postal service we have in this country, and we are going to be dealing more extensively with that on Thursday when the witnesses come in. As has been pointed out by a number of Members of Parliament, poor postal service is the number one complaint in their riding. By your figures that some of your people provided us with last week or two weeks ago, in 70% of your complaints in regard to postal service the complaint is about poor service.

The CFIB and others have done some detailed studies and provided some very interesting statistics about the quality of postal service, and I am glad they are going to be here to appear as witnesses on Thursday. They point out that 49% of the general public believe the current 32¢ rate is not a good deal; 60% consider postal service to be poor; in British Columbia 71.7% consider postal service to be poor; in Ontario 67.7% consider service to be poor; 81.5% feel a postal rate hike is unjustified; and 44.2% feel Canada Post cannot be relied upon to deliver important letters or parcels.

You said that you want the Canadian people to trust you. Well, the Canadian people are going to go to considerable risk by using Canada Post today.

I have had some very sad experiences. It is not only a question of the length of time it takes to deliver a letter, but we are finding that many of them do not arrive. I would advise any Canadian, if he has any important document or any information or cheque of something that has to arrive by a deadline, that he is going to be using Canada Post at great risk. When I mail a cheque through the mail I have to phone a week or 10 days later to see if that cheque has reached my insurance company or whatever because I would not want to find out that my car insurance or my fire insurance on my home was cancelled because the cheque did not arrive. So I will issue that as a warning to Canadians now because they are doing so at great risk.

You mention the United States Postal Service; you are trying to adapt their business-like structure. Is that correct?

**Mr. Warren:** Is that a question? Sorry.

*[Translation]*

C'est tout pour le tour des porte-parole principaux. Pour qu'ils sachent à quoi s'en tenir, je vais indiquer le nom des prochains intervenants dans l'ordre. Ce sont: M. McKenzie, M. Jourdenais, M. Belsher, M. Attewell, M. Taylor, M. Ouellet et M. Speyer. Monsieur McKenzie, s'il vous plaît.

**M. McKenzie:** Merci, monsieur le président. Je pense que M. Stackhouse a très bien exploré le sujet.

Je dois dire en ce qui me concerne, que je n'ai jamais tant reçu de plaintes au sujet du service postal, au cours des 13 années que j'ai passées ici. Il ne s'agit pas non plus de plaintes vagues. Je reçois des renseignements fort détaillés sur la piètre qualité du service postal que nous avons au pays. Nous allons devoir examiner cette situation de plus près jeudi lorsque nous recevrons d'autres témoins. Pour bon nombre de députés, la piètre qualité du service postal est devenue le sujet de plainte numéro un dans leur circonscription. Par ailleurs, selon les chiffres qui nous ont été fournis la semaine dernière ou il y a deux semaines par vos propres collaborateurs, 70 p. 100 des plaintes que vous recevez vous-même portent sur la piètre qualité de votre service.

La FCEI et d'autres ont préparé des études détaillées qui révèlent des chiffres fort intéressants sur la qualité du service postal. Je suis heureux de constater qu'ils doivent comparaître comme témoins jeudi. Les chiffres indiquent que 49 p. 100 du grand public sont d'avis que le tarif actuel de 32 cents n'est pas une bonne affaire, que 60 p. 100 estiment le service postal mauvais, ce taux atteignant 71.7 p. 100 en Colombie Britannique et 67.7 p. 100 en Ontario, que 81.5 p. 100 considèrent comme injustifiée la hausse du tarif postal, et que 44.2 p. 100 jugent que Postes Canada n'est pas digne de confiance pour les lettres et les colis importants.

Vous avez indiqué que vous vouliez avoir la confiance du peuple canadien. Eh bien, il semble que le peuple canadien prenne beaucoup de risques actuellement en ayant recours à Poste Canada.

J'ai eu de très mauvaises expériences en ce qui me concerne. Non seulement il y a eu des lettres qui tardaient, mais il y en a eu qui ne sont pas arrivées à destination. Je suis en mesure de conseiller aux Canadiens, s'ils ont d'importants documents, chèques ou autres, à faire livrer pour une date précise, de ne pas avoir recours à Postes Canada s'ils ne veulent pas courir de grands risques. Chaque fois que je mets un chèque à la poste, je dois vérifier par téléphone une semaine ou dix jours après afin de voir si mon chèque s'est rendu à ma compagnie d'assurances ou ailleurs. Je ne voudrais pas voir ma police d'assurance-auto, d'assurance-incendie, annulée parce que mon chèque n'est pas parvenu à la compagnie. C'est une mise en garde que je fais aux Canadiens. Ils courent de grands risques autrement.

Vous avez parlé du service postal aux États-Unis. Si je comprends bien, vous essayez d'adapter ici la même structure de type entreprise commerciale, n'est-ce pas.

**M. Warren:** Est-ce que c'est votre question? Je m'excuse.



*[Texte]*

**Mr. McKenzie:** Yes. I just want to know if you are trying to adapt their business-like structure methods. Is that what you said earlier?

**Mr. Warren:** Yes, I am saying that they started 10 years ago and we are now trying to do some of the same things.

**Mr. McKenzie:** What concerns me is, if you are trying to adopt their methods of a business-like structure which they started 10 years ago, they are doing that with an executive staff, a management staff, of 39 people, but you have your management staff up to 108. I find it just unbelievable that you would need a management staff of 108. Pre-corporation, pre-Canada Post, there was an executive list of 39. That is a tremendous increase in staff.

Maybe that is part of your problem: you have too many managers. You have executive vice-presidents, 4; vice-presidents, 16; executive directors, 12; directors, 69; and then a few others. I am also informed there might be some other management structures in the different postal areas.

So first I want to find out the total cost to the Canadian taxpayer of this 108 structure, including your salary and the salary range of the other 107. I think that would make very interesting information for the Canadian taxpayers to see if they support paying for a management structure of 108. That almost looks to me like empire-building.

You say that you have given us all kinds of detailed statements and a more detailed statement than any other Crown Corporation. We will have your figures audited, because there is certainly a lot of confusion in my mind, and confusion in the minds of other people I have discussed this debt structure with. So I want to have your figures, and past figures, audited just to see if others come up with the same figure that you do.

• 1120

Now, maybe you could explain to the committee why you need a management list of 108.

**Mr. Warren:** Mr. Chairman, there are a lot of questions there. I wonder, with your permission, whether I might deal with them as much as I can in sequence.

**The Chairman:** Very good, and take your time, because this is probably pretty basic.

**Mr. Warren:** With respect to service, Mr. McKenzie, I have acknowledged, and the chairman of the board has acknowledged, that our service in the January period through to about two months ago had slipped back to levels of 1981 and 1982. There is a graph in front of you that is pretty open. We do not seem to be hiding an awful lot, and we are saying that the service came down for two or three reasons; one being just the enormous volume increases we had from Canadians right across the country who seemed to think we were doing something right and, as a result, used our services right across the board.

*[Traduction]*

**M. McKenzie:** N'est-ce pas ce que vous avez dit plus tôt, que vous essayez d'adapter cette structure de type entreprise commerciale?

**M. Warren:** J'ai dit qu'aux États-Unis, le mouvement avait été lancé il y a dix ans et que nous commençons à faire la même chose ici.

**M. McKenzie:** Ce qui m'inquiète, c'est qu'en essayant d'adapter cette structure de type entreprise commerciale, aux États-Unis on a commencé il y a dix ans, pour cela on a besoin de 39 cadres supérieurs, alors qu'il y en a 108 chez vous. Je trouve incroyable que vous ayez recours à 108 cadres supérieurs. Avant l'avènement de la société ou de Postes Canada, il y en avait 39. C'est une augmentation considérable.

C'est peut-être une partie de votre problème, vous avez trop de gestionnaires. Vous avez 4 premiers vice-présidents, 16 vice-présidents, 12 directeurs exécutifs, 69 directeurs, et j'en passe. Et il pourrait y avoir d'autres administrations distinctes dans les différentes régions postales.

Pour commencer, je voudrais savoir ce que ces 108 cadres supérieurs coûtent aux contribuables canadiens. Je voudrais également savoir quel est votre salaire et quel est le niveau de salaire des 107 autres. Ce serait sûrement intéressant pour les contribuables canadiens de savoir quels sont les coûts rattachés à cette structure de 108 gestionnaires. Je crains que ce ne soit un exemple de construction d'empire.

Vous affirmez que vous nous avez remis toutes sortes d'états détaillés, plus que n'importe quelle autre société de la Couronne. Nous ferons vérifier vos chiffres, parce qu'il y a des choses que je ne comprends pas et que beaucoup d'autres personnes ne comprennent pas au sujet de la composition de votre dette.

Pour commencer, vous pourriez peut-être expliquer au Comité pourquoi vous avez besoin de 108 cadres supérieurs.

**M. Warren:** Beaucoup de questions viennent de m'être posées, monsieur le président. Avec votre permission, je vais essayer d'y répondre dans l'ordre.

**Le président:** Prenez tout votre temps, ce sont probablement des questions essentielles.

**M. Warren:** En ce qui concerne notre service, monsieur McKenzie, j'ai reconnu, comme le président du conseil, que pour la période de janvier à il y a environ deux mois, il avait regressé aux niveaux de 1981 et 1982. Vous avez devant vous un graphique qui montre assez bien la situation. Nous ne vous cachons rien. Nous donnons deux ou trois raisons pour expliquer cette détérioration du service, à commencer par l'augmentation énorme du volume que nous avons reçu des Canadiens de tout le pays; ils doivent nous donner certain crédit puisqu'ils ont recours à nos services à ce point.

## [Text]

Secondly, I think I explained at the Miscellaneous Estimates committee that as each one of the labour negotiations came up to that strike settlement crunch, many mailers, large and small, tried to protect themselves, and understandably so. They did not have confidence that we would settle all those disputes and dumped millions of pieces of mail into the system in the last three, four, or five days. And so what we have is a roller coaster of inventory in the system for three or four months which made it very difficult to give Canadians and the business community the kind of service they deserve.

So what we did is we took a snapshot of what our service looked like after that roller coaster effect of those four or five negotiations in the last week in April, and we were running at 77%, 78% reliability, which means when you are moving, Mr. McKenzie, 28 million pieces of mail a day and 25% of them are not getting there on time, then you are getting those complaints; and you are right, you were getting those complaints and you were getting them for a sustained period of time. The April test shows that we are back up to about 84.5%. The May test shows that we are sustaining that; and, as I said in my opening statement, it is our job to get that mail back up to at least a 90% level of reliability, which is where we were in the 1983-84 period.

So, yes, I think Canadians have felt that reduction in service; and for us to come along, Mr. McKenzie, and ask Canadians for a rate increase at a time the service is diminishing has created on their part a feeling, in some respects, that they are being asked to pay more for less in terms of service. I think at the same time, though, we are all grateful in a way that we did not have long cessations of service; that we did not get into labour disruptions and disputes that lasted. When I came to Canada Post, I came in after a 41-day strike, and I remember Mr. Bulloch and others saying to me that the strike is taking small business down to its knees. We have not had a strike in four years, and so I think in one respect we improved our service in the sense that we continued to provide it. Canadian business was not impacted, but on speed and reliability there was a drop.

Now, I think you are still experiencing, Mr. Chairman, as a group of Members of Parliament, the feelings of Canadians from that period of January, February, April. I am saying to you today that in the last two months we have brought the service up. It is not where it needs to be, but it will be in August and September. I understand why you are getting constituents writing you. I get 2,000, 3,000 letters a month. I know what the trends are. I respond to those people. I am in the business. I am sorry that during that period we only accomplished two out of three goals. We kept our cost contained so that our deficit target was met; we had labour peace, and not at any price, at an affordable price; but we did not make our service goals, and I acknowledge that here today.

## [Translation]

Deuxièmement, comme je l'ai expliqué au Comité des prévisions budgétaires en général, au moment où les négociations syndicales ont atteint l'étape possible de la grève, plusieurs expéditeurs, grands et petits, ont essayé de se protéger. Il est certainement facile de le comprendre. Ils craignaient que tous ces conflits ne puissent pas être réglés en même temps. C'est ainsi qu'ils ont mis à la poste des millions et des millions d'objets de correspondance au cours des trois, quatre ou cinq derniers jours. Nous avons donc eu de grandes variations dans le volume de courrier sur une période de trois ou quatre mois, de sorte qu'il nous a été difficile de donner au monde des affaires et aux Canadiens de façon générale le genre de service auquel ils ont le droit de s'attendre.

Nous avons pris une photo de ce qu'était notre service après les fluctuations qui ont résulté des quatre ou cinq séries de négociations que nous avons menées la dernière semaine d'avril. Nous avons obtenu un taux de fiabilité de 77, 78 p. 100. C'était sur un total de 28 millions d'objets de correspondance par jour, monsieur McKenzie, cela signifiait que 25 p. 100 de ces objets n'atteignaient pas leur destination à temps. C'est une situation qui devait engendrer beaucoup de plaintes. Vous avez raison, monsieur McKenzie, vous avez dû, vous devez encore recevoir beaucoup de plaintes à ce sujet. Pendant ce que le prélèvement d'avril montre que nous avons ramené ce pourcentage à 84,5 p. 100. Le prélèvement de mai est à peu près du même ordre. Comme je l'ai dit dans ma déclaration d'ouverture, notre objectif est d'en arriver à un taux de fiabilité d'au moins 90 p. 100, soit le même taux que nous avons pu obtenir en 1983-1984.

Donc, les Canadiens se sont aperçu de cette réduction du service. Et le fait pour nous d'intervenir à ce moment-ci, monsieur McKenzie, et de demander aux Canadiens une augmentation des tarifs crée chez eux le sentiment que nous demandons plus pour donner moins. Nous devons quand même être reconnaissants du fait que nous n'avons pas eu à souffrir de longues interruptions du service. Nous ne nous sommes pas engagés dans de longs conflits de travail. Je suis arrivé à Postes Canada à l'issue d'une grève de 41 jours. Je me souviens que M. Bulloch et d'autres estimaient à ce moment-là que la grève avait rendu les petites entreprises très vulnérables. Nous avons maintenant pu éviter la grève pendant quatre ans. C'est une amélioration du service en ce sens qu'il a pu être maintenu tout le temps au cours de cette période. Les entreprises canadiennes n'ont pas été touchées. Il reste que la rapidité et la fiabilité ont souffert quelque peu.

Je pense que les Canadiens continuent à faire part de leur expérience du service postal aux députés pour la période de janvier à avril. Au cours des deux derniers mois, nous avons pu améliorer notre rendement à cet égard. Il n'est pas encore au niveau attendu, mais il le sera en août ou en septembre. Mais je peux comprendre que vous receviez des lettres de vos commettants. J'en reçois moi-même 2,000 ou 3,000 par mois. Je suis au courant des tendances. Je réponds aux gens. Je suis en affaire. Je regrette qu'au cours de cette période nous n'ayons pu atteindre que deux de nos trois objectifs. Nous avons pu maintenir nos coûts et nous en tenir au déficit que nous avions prévu. Nous avons pu avoir la paix industrielle, non pas à n'importe quel prix, à un prix abordable. Pour ce qui

[*Texte*]

Now, to go down into other questions that you are raising that are far less broad...

**Mr. McKenzie:** Would you provide us with a cost of the 108 managers...

**Mr. Warren:** I am going to address that now. First of all, I do not know where—I think I might know where, but I am not sure where you got the 108.

**Mr. McKenzie:** I have some pages here.

**Mr. Warren:** I have some pages as well, Mr. McKenzie. Maybe I could just try to respond to the figure of 108. Let me begin by comparing USPS, which is, I think, Mr. McKenzie, where you started, comparing the United States postal service with the Canadian postal service. The analysis that I have shows jobs at director level. If you look at jobs at director level, equivalent jobs, between these two organizations, there is something in excess of 334-335 senior executives in the USPS. In PC, if you look at the comparable level, I am seeing something around 60 to 65 jobs.

• 1125

Now, let us take Canada Post, because I know your concern is that you want to see whether we are building empires. We have a total of 18 vice-presidents. Air Canada has a total of 20. Our business, I guess, is almost twice their size. We are doing a \$3 billion business. We have something in the range of 60,000 employees, and Air Canada would be maybe half that size. Air Canada has 20 and we have 18. Bell Canada—let us get away from Crown corporations for a minute—I think, has something in the range of 20 vice-presidents.

**The Chairman:** How many vice-presidents does Bell Canada have? I did not hear.

**Mr. Warren:** My information, Mr. Chairman, is that Bell Canada has about 20 vice-presidents; Air Canada about 18. I am comparing those to Canada Post, which has one CEO, me; three EVPs, who are here and 15 vice-presidents.

Now, perhaps you want to look at those in relation to our overall sales, the number of employees and so on. I would compare the Canada Post senior vice-presidents—we will start at that level, because it is a pretty clear level to deal with—with any other major Crown corporation and with most other private sector businesses. I do not think we are top heavy. I think 18, based on our sales of \$3 billion and 60,000 employees, is pretty reasonable.

Now, I think also, having said that, to be fair, one has to be a little cautious about comparing positions in one organization with another. For example, if you look at a bank, you might find there is in excess of 100 vice-presidents. But really, if you get down to the lower level of those vice presidents, they are called vice-president for a purpose. Their responsibilities may

[*Traduction*]

est de notre objectif de service, nous l'avons raté, je l'admets franchement.

Pour ce qui est de vos autres questions qui ont des implications beaucoup plus larges...

**M. McKenzie:** Vous êtes prêt à nous dire ce qu'il en coûte pour ces 108 cadres supérieurs...

**M. Warren:** J'y arrive. Pour commencer, je ne sais pas, remarquez bien que j'ai des doutes, où vous avez pu prendre ce chiffre de 108.

**M. McKenzie:** J'ai quelques notes ici.

**M. Warren:** J'en ai également, monsieur McKenzie. Je peux essayer de vous dire ce qu'il en est de ce chiffre de 108. Vous avez commencé par une comparaison entre le service postal américain et le service postal canadien, monsieur McKenzie. L'analyse que j'ai ici vous donne les postes au niveau de directeur. Si vous regardez les postes équivalents pour les deux organisations, on trouve aux postes américaines plus de 334 ou 335 cadres supérieurs. A Postes Canada, je n'en vois que 60 ou 65.

Prenons maintenant le cas de Postes Canada parce que je sais que vous craignez toujours un peu les nouveaux empires. Nous avons en tout 18 vice-présidents. Air-Canada en a 20. Notre chiffre d'affaires est je crois près du double. Nous avons un chiffre d'affaires de 3 milliards de dollars. Nous avons à peu près 60,000 employés contre probablement la moitié à Air-Canada. Air-Canada a 20 cadres supérieurs et nous 18. Bell Canada—sortons un peu si voulez bien du domaine des Sociétés de la Couronne—a quelque chose comme 20 vice-présidents.

**Le président:** Combien y a-t-il de vice-présidents à Bell Canada? Je ne vous ai pas entendu.

**M. Warren:** D'après ce que je sais monsieur le président, Bell Canada aurait environ 20 vice-présidents et Air Canada environ 18. Je compare ces chiffres à ceux de Postes Canada qui a un PDG, c'est moi, 3 PVP qui sont ici et 15 vice-présidents.

Peut-être voudriez-vous replacer ces chiffres dans le contexte de notre chiffre d'affaires et de notre effectif total. J'aimerais comparer les premiers vice-présidents de Postes Canada—commençons à ce niveau parce que c'est assez évident et facile à traiter—à ceux des autres grandes Sociétés de la Couronne et méga-entreprises du secteur privé. Je ne pense pas que nous soyons excessifs à cet égard. Mais pour un chiffre d'affaires de 3 milliards de dollars et un effectif de 60,000 employés, 18 cadres supérieurs est un chiffre à mon avis assez raisonnable.

Cela dit, soyons équitables, il faut toujours faire preuve de prudence lorsqu'on compare des postes dans deux organisations. Ainsi, dans le cas d'une banque, il y aurait peut-être plus de 100 vice-présidents mais en fait, aux échelons inférieurs de ces postes, ces gens sont appelés vice-présidents pour une bonne raison même si leurs responsabilités ne se comparent pas



[Text]

not be quite vice-presidential. So I think we have to be careful in making those kinds of comparisons.

I have stayed at the top, where the salaries are, where the visibility is, for the purpose of comparison. I have just said, how many vice-presidents are there? I have not checked Petro-Can. I do not know the answer at CNR. I suspect there are more, but they are going through a reorganization at the moment, so I would not want to try to quote the figures.

This is the best information I have, Mr. Chairman. I would think, quite frankly, if you look at Canada Post in comparison to its U.S. counterpart—which is a more mature organization, it has gone through the turnaround—and compare the U.S. setup to our setup, proportionately we would have more senior management than they have. I think you will find that if you compare our airlines, they have more senior management, possibly, than you will find in the United States.

So I think, if you are coming right down to the point, are we overstaffed, do we have too many high-priced help, the best thing I can do is just make some Canadian comparisons. Even on the USPS one, I do not think it is unreasonable.

Now, in terms of auditing this, the Auditor General is one of our joint auditors and he knows how many vice-presidents we have. I am sure each year we report in the back of the annual report, Mr. Chairman, just who our vice-presidents are and how many of them are in our organization.

**Mr. McKenzie:** The list I want is this one I have. It is the latest one which consists of four pages. I can provide you with a copy of it. You are quite right, you cannot compare organizations. Air Canada is an international organization, they work around the world. Canada Post . . .

**Mr. Warren:** I believe in 196 countries.

**Mr. McKenzie:** Yes. Do you have vice-presidents in Europe, outside of Canada?

**Mr. Warren:** No, we have stayed . . .

**Mr. McKenzie:** Air Canada has offices all over the world, and Bell is an international organization.

Now, that we have brought the point up of the number of executives and the management list, we will ask Air Canada also to provide us with the cost of their management. Maybe they are top heavy, I do not know.

But will you provide us with the cost, the wage structure for this list I have? From my information, unless it has been revised or reduced in the last year . . .

[Translation]

à celles d'un véritable vice-président. Je pense donc qu'il nous faut être prudents en faisant ce genre de comparaison.

Si j'en suis resté au palier supérieur, là où on trouve les gros salaires et les postes les plus visibles, c'est pour fin de comparaison. Je viens de vous dire combien de vice-présidents il y a? Je n'ai pas vérifié dans le cas de Petro-Canada. Je ne sais pas ce qu'il en est au CN. J'imagine qu'il y en a davantage, mais pour l'instant il y a là réorganisation et je ne me risquerai pas à citer de chiffres.

Voilà donc les renseignements dont je dispose, monsieur le président. En toute franchise, si vous comparez Postes Canada à son homologue américain—une organisation beaucoup plus ancienne—si vous comparez ce qui se passe aux États-Unis et chez nous, je dirais que toute proportion gardée nous avons davantage de postes de cadres supérieurs que les Américains. Vous vous rendrez également compte, en faisant la comparaison avec les compagnies aériennes, qu'elles aussi ont davantage de cadres supérieurs qu'aux États-Unis.

Je dirais donc que si vous en arrivez à la conclusion que notre personnel-cadre est trop nombreux, nous avons trop de collaborateurs qui coûtent très cher, tout ce que je puis faire c'est des comparaisons au Canada. Même dans le cas du service postal américain, je ne pense pas que ce soit déraisonnable.

Pour ce qui est de la vérification, le Vérificateur Général est l'un de nos co-vérificateurs et il sait combien de vice-présidents nous avons. Chaque année, au verso de notre rapport annuel, monsieur le président, nous vous disons qui sont nos vice-présidents et combien nous en avons au total.

**M. McKenzie:** La liste que je veux est celle-ci. C'est la dernière en date et elle compte quatre pages. Je puis vous en remettre une copie. Vous avez tout-à-fait raison, il est impossible de comparer les organismes entre eux. Air Canada est une organisation qui oeuvre également à l'étranger, dans le monde entier. Postes Canada . . .

**M. Warren:** Dans 196 pays je crois.

**M. McKenzie:** En effet. Avez-vous des vice-présidents en Europe, hors du Canada?

**M. Warren:** Non, nous restons . . .

**M. McKenzie:** Air Canada a des bureaux dans le monde entier, Bell Canada également travaille à l'étranger.

Cela dit, maintenant que nous avons le nombre de cadres supérieurs et la liste des cadres de l'entreprise, nous allons également demander à Air Canada de nous dire combien coûte la haute direction. Peut-être les chiffres sont-ils excessifs, je n'en sais rien.

Vous allez donc nous donner le chiffre de la masse salariale équivalant à la liste que j'ai ici, n'est-ce pas? D'après ce que je sais, à moins que cette liste ait été révisée ou dégraissée l'an dernier . . .

**The Chairman:** Mr. McKenzie, for clarification, you have been waving a list, would you identify it? And frankly, I was

**Le président:** Monsieur McKenzie, une petite précision, s'il vous plaît: vous agitez une liste, pourriez-vous nous dire de

*[Texte]*

going to ask, as time is moving, and I know you are on a very relevant and basic subject and you want to get more answers, perhaps you could identify the list and table it and we could make copies, and on the second round, which most likely for you, Mr. McKenzie, will be this afternoon, the corporation could have a chance to look at the list and then come back with their list. I think this is what you want in terms of cost, regardless of what the titles are, as I understand the questioning. Whatever the titles are may be very hard to compare, but in terms of salaries, perhaps that might be the level, regardless of what the title is, as to how many people at a certain range in the USPS get—what are called top management—compared to the so-called top management in the Canada Post. I am just saying that to expedite it. And that would give them time to come back. Now, I am not cutting you off completely yet . . .

**Mr. McKenzie:** Okay, I will table this. There are two different documents. I have mine here. My information is that it is the latest. There has been a revised one, or another one. That should also be tabled so we can compare the two.

**The Chairman:** Would you do that?

**Mr. McKenzie:** Certainly. I have all the information here.

Do I have any more time?

**The Chairman:** You are not way over, but you are three minutes over.

**Mr. McKenzie:** Could I ask just one question? Perhaps Mr. Warren can handle this later. Do you provide severance pay to postal employees if they do not use up sick time?

**Mr. Warren:** If they do not use up sick time?

**Mr. McKenzie:** Yes. That is quite standard across the country now. If when you retire if you have not used up your sick leave, then you receive a bonus of \$3,000, \$4,000, \$5,000—whatever. I just want to know whether you have that in your labour contract.

**Mr. Warren:** I am not aware that we do. It is not something that strikes me that I have heard of. I will check it further and make sure that my answer to you this afternoon is as accurate as it can be.

**Mr. McKenzie:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. McKenzie. Could you table those documents? We will get the clerk to pick them up and make some copies and circulate them. Perhaps I am overstepping as a Chair, but just for my own clarification, the postal people could look at that over the noon adjournment and this afternoon perhaps come back . . . I would be very interested, as chairman, regardless of the titles, to see what the standard is in terms of pay related to the USPS standard.

*[Traduction]*

quoi il s'agit? J'allais également vous demander, puisque le temps passe et je sais que vous avez abordé un sujet tout à fait pertinent et que vous voulez obtenir davantage de réponses, j'allais donc vous demander de nous identifier cette liste et de la déposer afin que nous puissions en tirer copie. Au deuxième tour, qui aura vraisemblablement lieu pour vous, monsieur McKenzie, cet après-midi, la Société aura eu l'occasion d'y jeter un coup d'oeil et de nous fournir sa propre liste. C'est ce que vous vouliez donc savoir j'imagine, à propos de la masse salariale, quels que soient les titres, si j'ai bien compris votre question. Quels que soient les titres, lesquels sont peut-être difficiles à comparer, la masse salariale est ce qu'elle est et peut-être pourrait-elle nous donner une idée comparative de ce que le cadre supérieur des postes américaines représente par rapport à son homologue à Postes Canada. Si je dis cela, c'est pour accélérer les choses. Cela donnerait donc le temps à nos témoins de se reprendre. Cela dit, je ne vous coupe pas tout à fait la parole pour l'instant . . .

**M. McKenzie:** D'accord, je dépose le document en question. Il y en a deux en fait. J'ai les miens ici. D'après mes renseignements, c'est la dernière version en date. Il y a eu une version révisée, une autre version qui devrait également être déposée afin que nous puissions comparer les deux.

**Le président:** Allez-vous le faire?

**M. McKenzie:** Certainement, j'ai tous les renseignements voulus ici.

Me reste-t-il du temps?

**Le président:** Vous avez déjà dépassé votre temps de parole, pas de beaucoup, mais de trois minutes quand même.

**M. McKenzie:** Me permettez-vous une dernière question? M. Warren pourrait peut-être y répondre plus tard. Versez-vous à vos employés des indemnités de cessation des fonctions lorsqu'ils n'ont pas utilisé leurs congés de maladie?

**M. Warren:** S'ils n'ont pas utilisé leurs congés de maladie?

**M. McKenzie:** C'est cela. C'est une façon de faire assez courante au Canada actuellement. Si, à votre retraite, vous n'avez pas utilisé vos crédits de congés de maladie, vous recevez une prime de \$3,000, \$4,000 ou \$5,000, par exemple. Je voulais savoir si cela fait partie de vos conventions collectives.

**M. Warren:** Pas que je sache. Je ne pense pas avoir vu quoi que ce soit dans ce sens. Je vais vérifier pour vous et je vais vous répondre cet après-midi d'une façon aussi précise que possible.

**M. McKenzie:** Je vous remercie.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur McKenzie. Pourriez-vous maintenant déposer ces documents? Nous allons demander au greffier d'aller les chercher, d'en tirer copie et de les distribuer. Peut-être outrepassais-je un peu mes fonctions de président, mais pour ma propre gouverne j'aimerais savoir si les gens des Postes ne pourraient pas y jeter un coup d'oeil pendant l'heure du déjeuner pour nous revenir ensuite cet après-midi . . . En ma qualité de président, et sans insister trop sur les titres et les fonctions, j'aimerais beaucoup savoir ce

[Text]

**Mr. McKenzie:** Make that for both charts. Mr. Warren apparently has one chart, and I have another chart. We could get the figures for both charts.

**Mr. Warren:** Mr. Chairman, I think we may be moving into a little bit more complex ground if we start adding the pay levels and so on to this. I am not sure how forthcoming USPS would be to have the pay levels of their managers tabled here, and I think in terms of the corporation, my pay range and the pay range of the chairman of the board, as Governor in Council appointees, are made available to the public, as you know, and that is a policy of your government. To then start putting down pay ranges and pay levels for vice-presidents within Crown corporations is not a policy that we or other Crown corporations pursue. I am quite prepared to look at Mr. McKenzie's list, where he has cut it off, what the definition of those jobs is, and try to compare that with our own so we address at least the question of the number of positions, the amount of superstructure.

But I think when we get into salaries, my salary is a matter of public record and so is Mr. Martin's, but that is not true in other Crown corporations for vice-presidents, and I think it would be difficult for me to start phoning the USPS and asking my colleague, the Postmaster General of the United States, if he would not mind my putting down on a list his salary and the salary of all of his colleagues. There are quite a few of them, about 300.

**Mr. McKenzie:** On a point of order. I can provide you with that information; I have it.

**The Chairman:** Fine, Mr. McKenzie.

I must say, Mr. Warren, anticipating some questions that might come up this morning, I certainly, as the chairman, am going to be open to any questions on ranges of salaries, not specific salaries. Quite frankly, I think that is just part of an open government. I know your GIC appointment and others specifically, but we can perhaps have this further debated this afternoon. But surely even after you and the chairman, in terms of GIC appointments, to help the committee in terms of this question of Mr. McKenzie's, we can get some information on the ranges of the different positions.

As far as the U.S. system is concerned, I must say I was under the impression from inquiries that under their access to information, which is even more open than ours in this

[Translation]

qu'il en est des salaires et des rémunérations au Canada par rapport aux États-Unis.

**M. McKenzie:** Vous le ferez pour les deux tableaux. Apparemment M. Warren en a un et j'ai l'autre. Nous pourrions avoir les chiffres pour les deux.

**M. Warren:** Monsieur le président, si nous commençons à ajouter des niveaux de rémunérations à ceci et à cela, nous nous engageons peut-être dans quelque chose de beaucoup plus complexe. Je ne sais pas dans quelle mesure l'administration postale américaine serait prête à divulguer pour nous les niveaux de rémunération de ses administrateurs, et je vous dirais que dans le cas de notre Société, mon échelle de rémunération et celle du président du Conseil, qui sont nommés par le gouverneur-en-conseil, sont du domaine public, comme vous le savez, puisque c'est une politique officielle. Mais de là à divulguer les échelles de rémunération et les niveaux de rémunération des vice-présidents des Sociétés de la Couronne, laissez-moi vous dire que ce n'est pas notre politique ni celle d'ailleurs des autres sociétés de la Couronne. Je suis parfaitement disposé à jeter un coup d'oeil à la liste de M. McKenzie, à voir la définition de ces postes et à essayer de faire la comparaison avec les nôtres afin de pouvoir au moins répondre à la question du nombre de postes équivalents, de l'envergure de notre superstructure.

En revanche, pour ce qui est des salaires, le mien est du domaine public de même que celui de M. Martin, mais il n'en va pas de même pour les vice-présidents des autres sociétés de la Couronne, et il serait un peu délicat de ma part de téléphoner à l'administration postale américaine pour demander à mon collègue, le Directeur général des postes américaines, de me mettre noir sur blanc son traitement et celui de tous ses collègues. Il y en a un certain nombre comme vous le savez, environ 300.

**M. McKenzie:** Un rappel au règlement, s'il vous plaît. Je pourrais vous fournir ce renseignement car je l'ai ici.

**Le président:** Parfait, monsieur McKenzie.

Je dois vous dire, M. Warren, que je m'attendais à certaines des questions qui auraient pu être posées ce matin, et qu'en ma qualité de président j'étais disposé à accepter des questions portant sur les échelles de salaire et non pas sur les niveaux de salaire proprement dits. En toute franchise, je pense que la divulgation de ces chiffres est le fait d'un gouvernement démocratique. Je sais que vous êtes nommé par le gouverneur-en-conseil, d'autres le sont également, mais nous pourrions peut-être approfondir la chose cet après-midi. Pour aider le Comité à éclairer sa lanterne après avoir tranché la question des nominations par décret du Conseil, nous pourrions comme le souhaiterait M. McKenzie obtenir de plus amples renseignements sur les échelles salariales des différents postes à votre organigramme.

Pour ce qui est des Postes américaines, je dois vous dire que j'avais l'impression, d'après les demandes présentées aux termes de la loi américaine sur l'accès à l'information, une loi beaucoup plus libérale que la nôtre d'ailleurs, que les échelles



[Texte]

country, their ranges within the postal corporation were matters of public record to congressmen and senators.

**Mr. Warren:** I am not sure, Mr. Chairman; that is why I am putting a caveat on the salary side. We will do the best we can.

**The Chairman:** Well, we can certainly get into that this afternoon. Mr. McKenzie will table his, and we will have this . . . Yes, Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** On a point of order, I am worried about this salary range. What is so secret about the salary? Why can we not know the salary? The people know the salaries of MPs, Cabinet Ministers. This is public money. Can we not have the salaries, and forget the range? What are we trying to hide?

**Mr. Warren:** Mr. Chairman, I think there was a fairly extensive discussion of that by the Prime Minister and others in the government not that long ago when they modified the policy of the previous government, which did not even provide ranges. I have taken the personal position for some time, because I have been in public positions where my salary has been known to the penny, that I had no objection to my salary being known publicly.

The Conservative government has come in and taken a position that they are going to make ranges available to a certain level, and that has been done. So the ranges of Crown corporation Governor in Council appointees were made public not that long ago, four or five months ago, and I think some others in the senior level of the government. That is a decision the government has made. I think the rationale surrounding ranges, rather than specific salaries, was a decision on the part of this government to say that we are not going to identify specific salaries but simply say that is the range for a variety of reasons.

**The Chairman:** As the chairman, I have no problem with the specific salaries, but in terms of ranges I think . . . Certainly evidence before this committee . . . You mentioned Canadian National; I am not sure about Air Canada, but we have had the ranges for other people within the corporation before. We can perhaps meet this afternoon after the postal people have had a chance to look at it.

I must say, Mr. Warren, I would like—with your officials or someone in your organization—to double-check my impression that in terms of the United States that information is really quite open and accessible to the public, let alone congressmen and senators.

**Mr. Warren:** We will do so.

[Traduction]

salariales de la Société américaine des postes étaient du domaine public, du moins pour les membres du Congrès américain.

**M. Warren:** Je n'en suis pas certain, monsieur le président, et c'est pour cette raison que j'avais cette réserve à formuler à propos des salaires. Nous allons néanmoins faire ce que nous pouvons.

**Le président:** Nous pourrions, quoi qu'il en soit, y revenir cet après-midi. M. McKenzie va déposer son document, et nous aurons donc ce . . . Oui, monsieur Taylor.

**M. Taylor:** Un rappel au Règlement, je vous prie: toute cette question de l'échelle des salaires me tracasse un peu. Qu'y a-t-il de si secret à propos d'un salaire? Pourquoi ne pourrions-nous pas être mis au courant? Tout le monde sait ce que gagne un député et un ministre du Cabinet. Ce sont les deniers publics. Ne pourrions-nous pas également savoir ce que gagnent ces gens-là et oublier les échelles? Qu'essayons-nous de cacher?

**M. Warren:** Monsieur le président, je pense que le premier ministre et d'autres hauts personnages du gouvernement en ont déjà abondamment discuté, il n'y a pas si longtemps de cela, au moment de la modification de la politique précédente à ce sujet, laquelle ne divulguait même pas les échelles. Cela fait un certain temps déjà que j'ai pris position à ce sujet, étant donné que j'occupais des postes dont la rémunération était du domaine public jusqu'au dernier sou, et je n'ai absolument rien à redire à ce que ma rémunération soit du domaine public.

Le gouvernement conservateur a pris position également, disant que les échelles de salaires allaient être rendues publiques jusqu'à un certain niveau, ce qui fut fait. Ainsi donc, les échelles de salaires des postes des sociétés de la Couronne dotés par décret du conseil ont été rendues publiques il y a quelque temps, il y a quatre ou cinq mois, de même que les échelles de certains autres postes haut placés dans l'administration. C'est donc une décision prise par le gouvernement. En ce qui concerne les échelles salariales, par opposition aux salaires proprement dits, la raison tient, je crois, au fait que le gouvernement a décidé de ne pas identifier, à proprement parler, les salaires, mais de fournir simplement une échelle, et ce, pour toute une série de raisons.

**Le président:** En ma qualité de président, la question des salaires proprement dits ne me pose pas de problème, mais pour ce qui est des échelles, j'ai dans l'idée . . . Il est évident que d'après ce que le Comité a entendu dire . . . Vous avez parlé du CN, je ne suis pas trop sûr de ce qu'il en est à Air Canada, mais il nous est déjà arrivé de recevoir les échelles applicables à d'autres employés de la société. Nous pourrions peut-être voir ce qu'il en est cet après-midi, après que les gens des Postes aient eu le loisir d'y jeter un coup d'œil.

Je dois ajouter, monsieur Warren, que j'aimerais beaucoup—avec l'aide de vos gens ou de vos collaborateurs—vérifier si, effectivement, comme j'en ai l'impression, aux États-Unis, ce genre de renseignement est tout à fait du domaine public, et pas uniquement réservé aux membres du Congrès.

**M. Warren:** Nous allons le faire pour vous.

[Text]

**The Chairman:** Thank you. Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** I was just going to say I am not satisfied with the answer at all. The government may have decided that, but people would like to know how much people are being paid. It is their money. I am not happy with the answer at all.

**The Chairman:** Fine. We will have a further discussion on that this afternoon. Mr. Jourdenais.

**M. Jourdenais:** Merci, monsieur le président.

Je voudrais vous demander s'il est possible que je donne ma période de questions. Mais je voudrais avoir la parole après; je crois que M. Ross Belsher doit absolument quitter à peu près vers 11h55 ou 12h00. Je vais permuter avec lui, si vous n'avez pas d'objection.

**The Chairman:** Okay, Mr. Belsher.

**Mr. Belsher:** Thank you very much, Mr. Chairman, and thank you, Mr. Jourdenais.

Mr. Warren, I would like to come back to the absenteeism. Could you furnish us with what the absentee rate is in regard to the various union contracts you have? Is there a consistency in the various unions, or is it quite different with the various unions?

**Mr. Warren:** We have eight unions, but one of the unions has something in excess of 19 bargaining certificates. So we have a very wide range of union units.

I would say generally that the absenteeism pattern tends to not be as much by union, although some union employees, certain groups, have consistently better absenteeism records. I think if there is any discernible trend, which there is, it would probably be more geographic—in different parts of the country, in different plants, in different areas of Canada. Some of that may have to do with work attitudes in those communities, which flow over into the Post Office and maybe get magnified.

So without trying to give you a comprehensive breakdown, we could certainly . . . We have it, and we could have for you this afternoon, by union bargaining unit, what the absenteeism rate is currently. Maybe if we can go back and get a few years historically, you can see what the pattern is.

You will probably find it equally illuminating, though, to see the absenteeism pattern by locations across the country. For example, you will see consistent absenteeism at seven or eight days in certain parts of the country historically for a long time. In other centres, where there may have been . . . a whole lot of factors are at work here. Let me give you one.

• 1140

I do not want to sit here and say that absenteeism is something that is all a problem for the union and the

[Translation]

**Le président:** Je vous remercie. Monsieur Taylor.

**M. Taylor:** J'allais simplement ajouter que cette réponse ne me satisfait pas du tout. Peut-être le gouvernement en a-t-il décidé ainsi, mais la population aimerait quand même bien savoir ce que gagnent ces gens-là. Après tout, c'est l'argent du contribuable. Cette réponse ne me plaît pas du tout.

**Le président:** Parfait. Nous continuerons à en discuter cet après-midi. Monsieur Jourdenais.

**Mr. Jourdenais:** Thank you, Mr. Chairman.

I would like to ask you whether it would be possible for me to pass for the time being; however I would like to have my turn afterwards. I believe Mr. Ross Belsher must leave by 11.55 or 12.00 p.m. I will thus give him my turn and take his if this is agreeable.

**Le président:** D'accord. Monsieur Belsher.

**M. Belsher:** Merci beaucoup, monsieur le président, et merci à vous aussi, monsieur Jourdenais.

Monsieur Warren, j'aimerais en revenir à la question de l'absentéisme. Pourriez-vous nous donner le taux d'absentéisme pour chaque convention collective? Les chiffres sont-ils les mêmes indépendamment des syndicats, ou varient-ils d'un syndicat à l'autre?

**M. Warren:** Nous avons huit syndicats, mais l'un d'entre eux a, à lui seul, 19 certificats l'accréditant comme agent négociateur. Nous avons donc un grand nombre de groupes syndicaux.

Je dois dire qu'en général, le taux d'absentéisme varie non pas tellement par syndicat, même si certains syndiqués, certains groupes, ont un taux d'absentéisme nettement et régulièrement meilleur que les autres. En revanche, s'il y a vraiment tendance quelque part, et c'est bien le cas, ce serait davantage une tendance géographique, selon les régions, selon les centres postaux, selon les secteurs. Cela est peut-être dû en partie aux attitudes qui ont cours dans la population à ces endroits-là, attitudes qui se répercutent, voire s'amplifient, dans l'administration postale.

Sans vouloir entrer vraiment dans les détails, nous pourrions certainement . . . Nous avons ces chiffres, et nous pourrions vous les communiquer cet après-midi, par unité de négociation. Nous vous dirons au juste ce qu'il en est actuellement des taux d'absentéisme. Peut-être pourrions-nous d'ailleurs faire un retour en arrière sur quelques années, pour vous donner une idée de l'évolution de la tendance.

Il vous intéressera peut-être aussi de voir comment se présente ce taux d'absentéisme par région. Ainsi, vous verrez que depuis fort longtemps, dans certaines parties du pays, l'absentéisme est chronique certains jours, sept ou huit jours pendant l'année. Dans d'autres centres, là où il y a peut-être eu une autre série de facteurs en jeu . . . Je vais vous donner un exemple.

Loin de moi l'idée de vous dire que l'absentéisme est un problème pour les syndicats comme pour les employés. Si vous

*[Texte]*

employees. If you take people and put them into one of our megaplants built during the 1970s, when bigger was better, when that was the answer to almost everything, where they took a number of smaller plants in Toronto, in Mr. Redway's part of the country, and in Montreal, and amalgamated them into huge mail-processing operations where the buildings were six and seven football fields in size, where supervisors did not know their own employees' names after a while because it was so large, where you and I walking into that plant would feel a degree of dehumanization, no question about it, that is a factor in taking away the motivation and the control and the management capability. So absenteeism is not just a question of the employees having a bad attitude. It also has to do with facilities, it has to do with our ability to manage them back to more constructive attitudes, and so on.

I am sorry to go on that long, Mr. Chairman, but I simply want to say that there is more to absenteeism than just a bad attitude. We will provide that information to you.

**Mr. Belsher:** I quite agree with you. I am just wondering whether or not you have done any work on what the management side of the attendance is; because I suggest to you that attendance is a role of management as well.

**Mr. Warren:** Yes, no question.

**Mr. Belsher:** I am just appalled that we can still be tolerating in the 18- or 19-day range in this day and age, with the cost of what it is doing to the corporation. Do you have incorrect policies to work under, that you are not able to focus on this more quickly than you have?

**Mr. Warren:** First of all, we are not tolerating it. The bringing from figures in 1981-82 of 19.5 days and so on down to 17 days, with a goal this year to get it to 13 days, is not as fast a de-escalation as we would like to see; but we are managing the hell out of this issue. There are some elements to it, such as the work environment—parts of the work environment; remember, we are in 9,000 communities, so the work environment is different in many parts of the country—have contributed to this. We have an absenteeism program right across this country.

One of the first things we did with our employees was to try to carve out from absenteeism that aspect of it that is driven by family problems; addiction of one kind or another, which exists everywhere—it exists in this building here; it exists in every business—and to get on with correcting and preventing some of those dimensions of absenteeism which contribute to that figure. Then you move from that . . . and we have put an employee assistance program in place right across this country, which is a large thing to do when you are the fifth-largest employer in the country.

*[Traduction]*

prenez des gens et que vous les faites travailler dans un de nos mégacentres des années 70, lorsque nous construisions toujours plus gros et meilleur, lorsque la taille était la réponse à à peu près tous les problèmes, lorsqu'on avait regroupé toute une série de petits centres de Toronto, dans le coin de M. Redway, ainsi qu'à Montréal, pour en faire d'énormes complexes de tri d'une surface égale à six ou sept terrains de football, là où les surveillants ne parvenaient jamais à retenir le nom de tous leurs employés tellement il y en avait, si vous visitiez ce genre de centrale, vous vous rendriez compte à quel point elle est déshumanisante, c'est incontestable, et c'est donc là un facteur démotivant et également une entrave à la capacité de gestion. Dès lors, l'absentéisme n'est pas seulement dû à une certaine attitude de la part de l'employé. C'est également un problème qui découle du milieu de travail, qui découle de la façon dont nous pouvons ou ne pouvons pas instiller à l'employé des attitudes plus constructives, si vous voyez ce que je veux dire.

Je suis désolé d'être aussi long dans ma réponse, monsieur le président, mais je voulais simplement préciser que l'absentéisme n'est pas simplement le fait d'une mauvaise attitude. Mais nous allons vous fournir les renseignements à ce sujet.

**M. Belsher:** Je suis tout à fait d'accord avec vous. Je voulais simplement savoir si vous aviez, du point de vue de la direction, étudié la chose, si vous aviez étudié cette question des présences, parce qu'à mon avis, c'est une responsabilité de la gestion.

**M. Warren:** Effectivement.

**M. Belsher:** Je suis absolument scandalisé que nous puissions encore tolérer à notre époque, malgré tout ce que cela coûte à la société, ces 18 ou 19 jours d'absentéisme. Sont-ce vos politiques qui sont mal adaptées, est-ce à cause de cela que vous n'avez pas pu attaquer plus rapidement le problème?

**M. Warren:** Pour commencer, laissez-moi vous dire que c'est une chose que nous ne tolérons pas. Nous avons réussi à faire passer le chiffre de 1981-1982, qui était de 19.5 jours, à 17 jours, et nous entendons, cette année, arriver à 13 jours, même si cette déescalade n'est pas aussi rapide que nous l'aurions voulu. Mais du point de vue de l'administration, nous nous débattons comme de beaux diables pour régler ce problème. Certains éléments viennent s'y greffer, comme le climat de travail, car il faut bien se souvenir que nous sommes présents dans 9,000 agglomérations, de sorte que l'environnement de travail diffère d'une région à l'autre du pays, et tout cela a contribué à cet état de choses. Mais à l'échelle nationale, nous avons effectivement un programme de lutte contre l'absentéisme.

L'une des premières choses que nous avons faites pour nos employés, ce fut d'éliminer l'absentéisme dû à des causes familiales, par exemple l'alcoolisme, ce genre de choses qu'on retrouve partout, qu'on retrouve ici même, dans chaque entreprise, et d'implanter des mesures préventives pour enrayer précisément ce genre d'absentéisme. Ensuite, nous avons implanté un programme d'aide aux employés à l'échelle nationale, ce qui est une entreprise colossale lorsqu'on sait que nous sommes le cinquième plus gros employeur au Canada.



*[Text]*

Then we began to deal with the unions and with the employees on the worst offenders; people who are habitually absent from the system. We have been able to get a number of those people counselled so they change their habits or we have moved them out of the system. As you do that, others begin to see that some changes are happening, and some shift begins in their behaviour as well.

But we are still dealing—to go to this issue of yours of prohibitions—with collective agreements that have built up over the years and which really treat absenteeism almost as a perk, where you are allowed to have a certain number of days. When you get down to the bargaining table to try to negotiate a change, I have to tell you right here, it is not easy because that practice has permeated all of those bargainings and they see it as a right.

They also see it in one other context, Mr. Chairman. If you have a letter carrier who used to go to work at 7 in the morning and if he really moved through that subdivision he might get out of there at 12.30 or 1 in the afternoon, in 1981, he might get another job in the afternoon and he might put his children through school and university in that way, and his wife would not have to work. I am really telling you a story of a letter carrier who bumped into me the other day in Toronto. Now, he says, thanks to you, Mr. Warren, I go in at 7 a.m. and I am working until 3 p.m. in the afternoon, so I cannot get another job. My wife has to go out to work and it has changed our whole family lifestyle—that is what we have to do to put our children through school.

That letter carrier is certainly giving us greater productivity. He is earning a little more, but not a whole lot more, through 6 and 5 and our current negotiations. He is really saying that I have changed his life very substantially. I turned to him and said that, on the other side of the street, there are a lot of people with no jobs at all. He said he knew that, but I have still changed his life. Then we come to absenteeism and tell him, that in addition to working harder and smarter, we want him to not use something which has been in that organization for 20 years, the right to be sick every once in a while. What we are trying to do is to fundamentally change attitudes; people are being asked to give more. I think that is exactly what has to happen for this system to work, but I must tell you that it is not an easy process, and people do not adapt to that easily. It takes a little time to change it.

*[Translation]*

A ce moment-là, nous avons commencé à entreprendre les syndicats et les employés qui étaient nos plus gros délinquants, les gens qui, dans le système, sont le plus souvent absents. Nous avons réussi à fournir les services conseils nécessaires à certains de ces employés afin qu'ils changent d'attitude, or, alors, nous les avons simplement fait sortir du système. A mesure que nous faisons cela, les autres employés ont commencé à se rendre compte que les choses bougeaient, et nous avons enregistré à ce niveau-là également un changement d'attitude.

Il n'empêche—pour en revenir à ce que vous disiez à propos des interdictions—que nous avons des conventions collectives, fruits de nombreuses années de négociation, pour lesquelles l'absentéisme est quasiment devenu un avantage social, en ce sens que ces conventions permettent à l'employé de disposer d'un certain nombre de journées. Lorsque nous essayons, à la table de négociation, de faire changer cela, et je vous le dis carrément, nous n'avons pas la tâche facile, parce que c'est un état de fait qu'on retrouve un peu partout et que les syndicats le considèrent quasiment comme un droit acquis.

Les syndicats voient d'ailleurs également la chose sous un autre angle, monsieur le président. Supposez que nous soyons en 1981 et que nous ayons un facteur qui ait l'habitude d'aller travailler à 7 heures du matin et qui, assez rapide dans sa tournée, ait régulièrement terminé pour 12h30 ou 13 heures. Ce facteur pouvait fort bien aller travailler ailleurs l'après-midi, ce qui lui permettait d'envoyer ses enfants à l'université sans que sa femme ait à travailler. Ce que je vous raconte ici, c'est l'histoire véridique d'un facteur que j'ai rencontré l'autre jour à Toronto. Il m'a dit ceci: grâce à vous, monsieur Warren, je commence à travailler à 7 heures du matin et je travaille jusqu'à 15 heures, de sorte qu'il m'est impossible d'avoir un autre emploi. Ma femme doit aller travailler de son côté, et cela a bouleversé toute notre vie familiale, car c'est désormais ainsi que nous devons faire si nous voulons envoyer nos enfants à l'école.

Bien sûr, ce facteur est probablement beaucoup plus productif pour nous maintenant. Il gagne un peu plus, pas beaucoup plus, en raison du programme des 6 et 5 p. 100 et de ce qui se passe actuellement à la table de négociation. Il est en train de me faire comprendre que j'ai considérablement changé sa vie. De mon côté, j'essaie de lui faire comprendre qu'il y a bien des gens qui n'ont aucun emploi. Il me répond qu'il en est bien conscient, mais que j'ai tout de même changé sa vie. Puis, nous passons au problème de l'absentéisme, et nous lui annonçons qu'en plus d'être obligé de travailler plus fort et plus efficacement, il devra abandonner un droit qui lui est acquis depuis 20 ans, c'est-à-dire le droit d'être malade de temps en temps. Nous sommes essentiellement en train d'essayer de changer la mentalité des employés; nous leur en demandons plus. À mon avis, c'est exactement ce qui doit se produire dans notre système si nous espérons qu'il fonctionne. Mais ce n'est pas un processus facile à exécuter, car les gens ne s'adaptent pas si facilement que cela. Tout changement nécessite du temps.

[Texte]

[Traduction]

• 1145

**Mr. Belsher:** I will come back later on after I see the results on that.

In the matter of mail inconsistency, particularly with the first-class mail—and that is what most of our wives encounter in our homes—is there any pattern as to what the arrival rates are in various areas of the country? I would suggest to you that there is no way that your rates are as high in our home out in the Fraser Valley as what you suggest, since it has to come through the Vancouver system. It is so bad that once a week my wife drives three miles down across the lines to mail a letter to her mother in Portland, Oregon, and it gets there consistently. However, their letters to us are consistently anywhere from 7 to 13 days, year in and year out, once a week, and I would suggest to you there would not be more than two to three times in a whole year that they arrive under a week. My question is if, in your measurements, there are pockets of the country in which the inconsistency is worse than others.

**Mr. Warren:** Yes.

**Mr. Belsher:** Where are they?

**Mr. Warren:** First of all, if you think of the permutations and combinations of moving letters from all of the cities and towns in Canada to all the cities and towns in Canada, you have an enormous network of rail, air, truck movement, and so on. If you go into that and have a look at... we trace the performance of the top 300 to 350 connections across the country, and, less frequently, some of the lesser ones. If you go back to 1981-82 when this corporation was formed, I can tell you that the level of complaint and vehemence then—and I guess we forget because it is four years ago—was unbelievable. We had, between Edmonton and Calgary, a 40% reliability and it is just a highway which goes straight north or straight south—40%. That is now up in the high 80s and low 90s consistently. In British Columbia as a whole, as I mentioned earlier to one of the hon. members, we have come back to—not satisfactorily, but we have come back to 85%. If I look down the list at some of the divisions, which represent fairly big chunks of Canada—we could go into each of those chunks in greater detail. The Pacific division was at 87%, but if we went down inside that and looked at key links in that division, we may find that some of those consistently may be below standard. Some of it may have to do with resources, some of it may have to do with just the proper management of those links.

If your question is whether or not there are pockets of performance which are below the national standards, the answer is yes, there certainly are. If you ask if we go after those pockets and target on them, yes, we do. The reason we got the total service up to an average of 90% and had really far fewer complaints in 1982, 1983 and parts of 1984, was that we

**M. Belsher:** Nous en reparerons plus tard, lorsque j'en aurai vu les résultats.

Pour ce qui est du problème de la livraison du courrier, particulièrement le courrier de première classe—puisque c'est ce que nos épouses reçoivent le plus à la maison—pourriez-vous nous dire s'il existe des tendances quant aux taux de livraison dans les diverses régions du Canada? À mon humble avis, il est impossible que vos frais soient aussi élevés dans ma région de la vallée du Fraser que vous le prétendez, puisque le courrier doit passer par le système de Vancouver. Le service est si mauvais qu'une fois par semaine, mon épouse doit faire trois milles en auto pour traverser la frontière afin de poster une lettre à sa mère à Portland, en Oregon. De là, ses lettres arrivent régulièrement à destination. Cependant, les lettres de mes beaux-parents prennent régulièrement entre 7 et 13 jours à nous parvenir, une fois par semaine, d'année en année. Il n'arrive que deux ou trois fois par année, au plus, que leurs lettres nous parviennent en moins d'une semaine. Ma question est donc la suivante: d'après vos calculs, y a-t-il des régions, au Canada, où la situation est pire que dans d'autres?

**M. Warren:** Oui.

**M. Belsher:** Quelles sont-elles?

**M. Warren:** Tout d'abord, si l'on tient compte de toutes les combinaisons possibles pour l'expédition et la réception du courrier entre toutes les villes et municipalités canadiennes, on s'apercevra de l'énorme réseau de transport ferroviaire, aérien et terrestre nécessaire pour déplacer le courrier. Nous avons examiné le rendement des quelque 300 à 350 connexions les plus fréquentes au Canada et, moins souvent, certaines autres connexions. Lorsque la Société des postes a été formée, en 1981-1982, je vous rappelle que le nombre des plaintes et la colère des Canadiens étaient incroyables—il est facile de l'oublier, car, après tout, c'était il y a quatre ans. À cette époque, entre Edmonton et Calgary, nous avions un taux de fiabilité de 40 p. 100. Pourtant, ces deux villes n'étaient séparées que par un tronçon d'autoroute nord-sud très droit. Aujourd'hui, le taux d'efficacité se situe régulièrement entre 85 et 95 p. 100. De façon générale, en Colombie-Britannique, comme je l'ai mentionné plus tôt à l'un des honorables membres, nous avons ramené le taux d'efficacité à 85 p. 100—bien que nous n'en soyons pas encore satisfaits. Si l'on parcourt la liste des divisions qui représentent d'assez vastes régions canadiennes, on pourrait étudier la situation plus en détail. La division du Pacifique a un taux d'efficacité de 87 p. 100, mais si on examine de plus près les principales connexions à l'intérieur de cette division, on s'apercevra que certaines d'entre elles sont régulièrement en deçà de la norme. Une partie du problème réside au niveau des ressources, l'autre est peut-être due à une mauvaise gestion de ces connexions.

Si vous me demandez s'il y a des régions où l'efficacité du service est sous la moyenne nationale, ma réponse est oui, bien sûr. Si vous me demandez si nous isolons ces régions afin d'améliorer la situation, encore une fois, c'est oui. La raison pour laquelle nous avons réussi à porter l'efficacité du service à une moyenne de 90 p. 100 en réduisant considérablement le

## [Text]

were focusing on service, not on labour relations. Therefore, we were successful in getting many of these up and keeping them up there.

The challenge between now and September is to come back and do that. We can do that kind of diagnosis. The testing we do gives us that kind of information. In some cases, there may be a cost factor involved in getting consistency up above a certain level, or it may not be; it may be simply the way in which that particular link is being managed or mismanaged.

**Mr. Belsher:** Mr. Warren, you have concentrated more on your add-on business than the first-class mail—the normal everyday letters which go out from individuals' homes at 32¢. I think the businesses which are going into the bulk mailing and such are being well served and I believe your priority post is working reasonably well.

**Mr. Warren:** Can I quote you on that?

**Mr. Belsher:** Yes, I do not mind saying that. But the general public is not satisfied; it is so inconsistent it cannot be depended upon.

**Mr. Warren:** The letter mail business is 54% of our business. And we pay attention to it. When you have the kind of roller-coaster service that went on in January, February, March, and April, and then, because I do not know how else to raise sufficient money to pay salaries and other expenses, we come forward with a rate increase, the knapsack on people's backs, which is filled with the experiences of the last 20 years, fills up awfully quickly. It is hard to empty that knapsack because people have had experiences that go back 20 years: strikes, no service, highly paid postal employees, and so on. The knapsack is pretty full.

We emptied it down to the point where maybe it was half full by the 1983-84 period. Then we went into a sustained slide on that service. Going from 90 down to 77 means that only 7 out of 10 letters are getting there on time. The other 3 out of 10—which is a hell of a lot of letters—are getting there 1, 2, 3, 4 days late. That is a fundamental change in service for Canadians. And that is what the Canadian people have experienced in a time when they did not know whether we were going to go on strike or not. Now we solved all of those, but they went on an emotional roller-coaster with it. And then we came into the picture with a rate increase. I think that combination has our individual Canadian customers, and some of the business community as well, really concerned. And I understand that. But there is a significant difference between a 90% on-time service, where the standard beyond that 2 days might be 98%, and a 79% or 78% on-time delivery, where you have a very big tail of the mail that really hits people. This happened for some of the reasons I talked about earlier.

## [Translation]

nombre de plaintes en 1982, 1983 et certaines périodes de 1984, c'est que nous avons axé nos efforts sur le service, et non pas sur les relations de travail. Ainsi, nous avons réussi à augmenter et à maintenir la qualité du service dans plusieurs régions.

Le défi qu'il nous faut relever d'ici à septembre prochain est de répéter cet exploit. Nous pouvons effectuer ce genre de diagnostic. Les vérifications que nous menons nous donnent les données nécessaires. Dans certains cas, il peut s'avérer coûteux de porter la qualité du service à un certain niveau, tandis que dans d'autres cas, le facteur coût n'entre pas en ligne de compte. Tout dépend de la bonne ou de la mauvaise gestion de telle ou telle connexion.

**M. Belsher:** Monsieur Warren, vous avez axé vos efforts plus sur l'augmentation de votre clientèle que sur la livraison du courrier de première classe—c'est-à-dire le courrier ordinaire de tous les jours qu'expédient les Canadiens au coût de 32 cents la lettre. À mon avis, les entreprises qui profitent du dépôt en nombre et d'autres services de ce genre sont bien servies par votre société, et je pense aussi que votre système de poste prioritaire fonctionne assez bien.

• 1150

**M. Warren:** Puis-je vous citer?

**M. Belsher:** Absolument. Cependant, le grand public est insatisfait; la qualité du service est si inconstante qu'on ne peut s'y fier.

**M. Warren:** La poste aux lettres représente 54 p. 100 de nos affaires, et nous y faisons attention. Cependant, lorsqu'on traverse une période instable, comme entre janvier et avril dernier, suivie d'une augmentation des tarifs—puisque je ne vois pas d'autres moyens de trouver l'argent nécessaire pour les salaires et autres dépenses—c'est la goutte qui fait déborder le vase empli des mauvaises expériences du grand public au cours des 20 dernières années. Il est difficile de vider ce vase, parce que, depuis 20 ans, le public a dû endurer des grèves, des périodes sans service, des employés des Postes très bien payés, et caetera. Le vase est rempli à ras bords.

Nous avons réussi à le vider de moitié en 1983-1984. Puis, nous avons éprouvé une baisse constante du service. Le fait que nous soyons passés de 90 p. 100 à 77 p. 100 signifie que sept lettres sur 10 seulement arrivent à temps. L'autre 30 p. 100—qui représente énormément de lettres—arrive avec un retard d'un à quatre jours. Cela représente un grand changement au niveau du service aux Canadiens. C'est la situation qu'ont connue les Canadiens à une époque où ils ne savaient pas s'il allait y avoir une grève ou non. Nous avons réglé tous ces problèmes, mais le public ne sait plus sur quel pied danser. Puis, nous annonçons une augmentation des tarifs. Je pense que toute cette suite d'événements inquiètent beaucoup les Canadiens en général, et une partie du milieu des affaires aussi. C'est compréhensible. Cependant, il y a une énorme différence entre un taux de livraison ponctuelle de 90 p. 100, où 98 p. 100 du courrier prend plus de deux jours à être livré, et un taux de livraison de 79 p. 100, ou 78 p. 100, où le public est frappé par le fait qu'une très grande partie du courrier



## [Texte]

We have never experienced a collective agreement process with four or five unions all taking six, seven, or eight months to resolve it. We are rewriting whole collective agreements and trying to keep those collective agreements below the private sector settlement—at 2.9% and so on—and trying to be creative in terms of getting some management flexibility to run the business. So we gained in that area, but we have lost an awful lot with our customers in terms of their confidence on the delivery of the mail.

I do not make a whole lot of promises: I have been in this business too long. I know where we are now. We are back after two months to a level that is not good enough yet, but we are within about five percentage points of reliability to get it up to where it was a year and a half ago. I must say that a year and a half ago I was not getting, and others around this table were certainly not getting, the kind of public reaction we are getting now.

I think we can be out of this and in an acceptable position on service and building by September. And I think we are already seven or eight points in that direction.

**The Chairman:** Thank you very much. I let the witness go on a long time, which I will deduct another time around from you, Mr. Belsher. It was a long answer, but it was very relevant. I understand Mr. Attewell has one question.

**Mr. Attewell:** Thank you, Mr. Chairman. I just have one basic question and it concerns the public feeling about service. As you know, Mr. Warren, I rose in the House last week to demonstrate a couple of very extreme examples. One envelope took 147 days to go from Ottawa to Vancouver. Another one, mailed the same day, took 145 days to go from Ottawa to Scarborough. But I also mentioned in an interview I had a few days ago that it is possible to have perfect turnaround. My secretary mentioned last week that she mailed a letter in Ottawa to an Ottawa address at 4 p.m., and it arrived at 9 a.m. next morning. So the system obviously can work.

## [Traduction]

arrive en retard. Cette situation a été causée par certaines des raisons que j'ai mentionnées plus tôt.

Il ne nous est jamais arrivé de prendre six, sept ou huit mois pour négocier des ententes avec quatre ou cinq syndicats. Nous sommes en train de reformuler des conventions collectives entières en essayant de maintenir le niveau des augmentations au-dessous de celui du secteur privé—c'est-à-dire aux alentours de 2.9 p. 100—et nous essayons de faire preuve d'imagination pour accorder le plus de souplesse aux gestionnaires. Nous avons donc fait des progrès dans ce domaine, mais nous avons perdu la confiance de nos clients quant à la livraison du courrier.

Je ne vous fais pas de belles promesses; je travaille dans ce domaine depuis trop longtemps. Je connais la situation actuelle. Après deux mois, nous avons réussi à reporter la qualité du service à un niveau qui n'est toujours pas acceptable, mais nous n'en sommes plus qu'à 5 p. 100 du niveau de fiabilité nécessaire pour nous ramener au point où nous étions il y a 18 mois. Il y a un an et demi, personne, ici, n'aurait été témoin du genre de réaction du public que nous avons aujourd'hui.

A mon avis, d'ici à septembre, nous nous serons tirés de cette situation et nous serons en mesure d'offrir un niveau acceptable et croissant de service. Nous avons déjà accompli des progrès en ce sens de l'ordre de 7 ou 8 p. 100.

**Le président:** Merci beaucoup. J'ai laissé le témoin parler très longtemps et je réduirai ce temps de votre prochain tour, monsieur Belsher. Ce fut une longue réponse, mais une réponse néanmoins très pertinente. Je crois que M. Attewell a une question.

**M. Attewell:** Merci, monsieur le président. Je n'ai qu'une seule question, au sujet de l'opinion publique concernant le service. Comme vous le savez, monsieur Warren, j'ai pris la parole à la Chambre, la semaine dernière, pour donner quelques exemples très extrêmes. Il a fallu 147 jours pour envoyer une lettre d'Ottawa à Vancouver. Une autre lettre, postée le même jour, a pris 145 jours à faire le trajet d'Ottawa à Scarborough. Cependant, il y a quelques jours, j'ai également déclaré, au cours d'une entrevue, qu'il est possible d'obtenir un service parfait. Ma secrétaire m'a laissé savoir la semaine dernière qu'elle avait posté une lettre à Ottawa, à 16 heures, à destination d'Ottawa, et que cette lettre est arrivée le lendemain matin à 9 heures. Il est donc évident que le système peut fonctionner.

• 1155

If you did not have the advantage of being a Crown corporation, having a monopoly on business and having a skilled mind for the need for good public relations, would you really be going to your customers, if you had normal competition as most businesses have? In light of the service complaints, would you really be heading towards a rate increase with that sort of customer dissatisfaction out there?

Si vous n'étiez pas avantagés du fait que vous êtes une société de la Couronne, que vous avez le monopole de votre secteur et que vous avez le talent qu'il faut pour établir de bonnes relations publiques, si vous aviez une concurrence normale comme la plupart des entreprises, iriez-vous voir vos clients comme vous le faites actuellement? Compte tenu des plaintes concernant la qualité du service, songeriez-vous sérieusement à imposer une augmentation du tarif, connaissant le degré d'insatisfaction de votre clientèle?

## [Text]

**Mr. Warren:** Mr. Chairman, I have been in a private business or two. Nobody likes price increases and sometimes you are at a stage in your business where your service or your product is not the way you would like it to be, but either you are going to have a price increase or you are not going to meet your bottom line. You are not going to be able to meet the payroll. We certainly did not design it this way. We ended up succeeding on the labour relations front and not succeeding on the service front.

But let us introduce your basic element of a monopoly. I think if we have a monopoly it is probably one of the weakest ones in Canada because our customers have all kinds of other choices. For example, if you are a utility and we are dependent on you for your letter mail for invoices, you have the option to go to electronic funds transfer. If you are any size at all, with a modest investment in the computer area you can end up getting away from Canada Post forever, and we have lost some customers that way. But we have also come in and priced ourselves, and put service in place that is competitive enough to keep a growing number of customers. So you can move through our monopoly like a hot knife through butter in terms of new technology. It is not all embracing.

Secondly, the other half of our business is in the full competitive marketplace, whether it is parcels, or ad mail, and we go head-to-head with the private sector. With priority post, which the previous member talked about, we had no courier involvement in 1980-81. Today we are the fastest-growing courier company in Canada. It is helping to pay for, or keep down if you like, the rate increases for letter mail because it is profitable and it is growing.

I think the monopoly dimension probably has some effect, but I think people tend to overestimate the strength of that monopoly. It is very much open to technological change on all fronts. If we do not price ourselves properly and give the right level of service, we find customers, big ones, leaving for other alternatives.

**The Chairman:** Thank you for your co-operation, Mr. Attewell. Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** Thank you very much, Mr. Chairman, and thank you, Mr. Jourdenais.

**Mr. Jourdenais:** You are welcome.

**Mr. Taylor:** In connection with absenteeism, I am almost amazed because it sounds to me like you are molly-coddling. You are not raising a family; you are running a business. These people are being paid to be on the job. If they are sick, that is one thing. When they start getting sick every Friday and every Monday, there is something funny going on. Have you ever heard of firing these people? Have you ever thought about it?

## [Translation]

**M. Warren:** Monsieur le président, j'ai déjà travaillé dans une ou deux industries privées. Les augmentations de tarif ne sont jamais accueillies favorablement, mais, parfois, on se trouve à un point où le service ou le produit n'est pas aussi bon qu'on le voudrait, mais que, malgré cela, il faut imposer une augmentation des prix sans quoi il serait impossible de joindre les deux bouts. Il serait impossible de rémunérer les employés. Soyez assurés que ce n'était pas prévu. Le fait est que nous avons réussi à améliorer nos relations de travail, mais pas la qualité du service.

Mais reprenons l'argument fondamental du monopole. Si nous avons effectivement un monopole, c'est sans doute l'un des plus faibles au Canada parce que nos clients ont toutes sortes d'autres choix. Par exemple, si vous êtes une compagnie de services et que vous envoyez vos factures par la poste, vous pouvez abandonner ce système pour effectuer des virements électroniques de fonds. Si votre compagnie est le moindre grand, il vous suffira d'investir modérément dans le domaine de l'informatique pour vous débarrasser à tout jamais de la Société des postes et nous avons d'ailleurs perdu quelques clients de cette façon. Par contre, nous avons également établi nos propres prix et établi certains services qui sont suffisamment compétitifs pour nous permettre de conserver de plus en plus de clients. Donc, avec la nouvelle technologie, notre monopole n'est pas très solide. Il est loin d'être complet.

En deuxième lieu, pour l'autre moitié de nos affaires, nous faisons face à la pleine compétition du marché, qu'il s'agisse de la livraison de colis ou de courrier publicitaire... nous faisons la concurrence face à face avec le secteur privé. En ce qui concerne la poste prioritaire, dont il a été question tout à l'heure, en 1980-1981, nous n'avions pas encore entrepris ce genre de service. Aujourd'hui, nous sommes le service de messagerie qui prend le plus d'expansion au Canada. C'est grâce à ce service profitable et croissant que nous pouvons payer ou, si vous préférez, maintenir à un niveau respectable les augmentations de tarif de la poste aux lettres.

Je pense que l'aspect monopole a sans doute un certain effet, mais je pense aussi que les gens ont tendance à surestimer l'importance de ce monopole. Les changements technologiques ont leur influence sur tous les points. Si nous n'établissons pas des prix raisonnables tout en offrant un niveau de services satisfaisant, nous allons perdre des gros clients qui vont tout simplement se choisir des services plus convenables.

**Le président:** Je vous remercie de votre collaboration, monsieur Attewell. Monsieur Taylor.

**M. Taylor:** Merci beaucoup, monsieur le président et monsieur Jourdenais.

**M. Jourdenais:** De rien.

**M. Taylor:** En ce qui concerne l'absentéisme, je suis étonné parce qu'il me semble que vous dorlotiez vos employés. Vous n'êtes pas en train d'élever une famille, vous dirigez une entreprise. Ces gens sont payés pour travailler. S'ils sont malades, c'est une chose. Mais lorsqu'ils commencent à tomber malades tous les vendredis et tous les lundis, je soupçonne quelque chose de louche. Ne vous a-t-on jamais dit qu'on peut renvoyer ce genre d'employés? N'y avez-vous jamais songé?

[*Texte*]

**Mr. Warren:** Mr. Chairman, I mentioned earlier, in my first comment in response to another member, that we take those employees through a system of counselling, then caution, then termination if we find they are simply not able to change their behaviour. If you want to use the word "fire", let us use the word "fire". We have fired employees across Canada who are habitual abusers of absenteeism.

One of the problems we have, sir, is that when you fire somebody today in Canada it is a very serious issue. People's loss of jobs comes second to the loss of their lives. So you have all kinds of mechanisms out there for appeals, grievances, arbitrations and so on. And if you have lived in that environment you know that sometimes, just on a technicality, a person who clearly has been abusing the system, that the unions would feel was abusing the system, ends up right back on the job.

So, yes, we have fired them. We have been successful in doing that, but I do not think in the final analysis—and you and I may disagree on this—that if your first line of attack on absenteeism is to fire people, it is going to change attitudes.

• 1200

**Mr. Taylor:** I think it will change the system. I think they will realize that if they are going to keep that job they will have to be on the job and cut the mustard.

**Mr. Warren:** You and I both agree that this is an element of it. I think part of it is to get the unions on side, to get the employees on side, to see that what they are doing is destroying their own jobs in the long term, to make sure that the absenteeism that is real... If somebody has major family problems or has addiction problems and so on, you want at least to give him an opportunity to be counselled, and if he does not respond to that, that is something else. But if he does, you get an employee back who appreciates that, who stays with you and is motivated much more than before he left.

**Mr. Taylor:** I cannot follow that if he has a problem and he has it only on Fridays and Mondays. Blaming it on the unions, in my view, is ridiculous. A union is not going to support people who get sick every Friday and every Monday. They are not doing the job. It is not fair to the taxpayer and the people who are paying the price. I think if they know they would be fired if they continually do that... Counselling? Are they sick or something? My golly, you are running a business, sir; you are not raising a family. These are people who are being paid to do a job and they are deliberately staying off every Friday and Monday. You yourself say that half the increase... Now the people are going to have to pay extra for that because we are molly-coddling some of the employees who are not cutting the mustard. I do not think that is good enough.

[*Traduction*]

**M. Warren:** Monsieur le président, tout à l'heure, dans ma première réponse à la question d'un membre, j'ai dit que nous avions établi, pour ces employés, un système de *counselling*, suivi d'avertissements, puis de congédiement s'ils refusaient de changer leur comportement. Si vous voulez parler de «congédiement», eh bien, parlons-en. Nous avons renvoyé des employés partout au Canada qui s'absentaient trop souvent et régulièrement.

Un des problèmes que pose ce genre de solution est qu'au Canada, lorsqu'on renvoie quelqu'un, c'est très grave. La seule chose plus grave que la perte d'un emploi est la perte d'une vie. C'est pourquoi il existe toutes sortes de mécanismes d'appels, de griefs, d'arbitrage, etc. Et si vous avez connu ce système, vous savez qu'il arrive parfois, à cause d'une technicalité, qu'une personne qui est manifestement coupable d'avoir abusé du système, une personne dont le syndicat connaît la culpabilité, se retrouve à nouveau au travail.

Donc, pour répondre à votre question, oui, nous en avons congédié. Nous avons connu un certain taux de succès en procédant ainsi, mais je ne crois pas qu'au bout du compte... et vous me contredirez peut-être... que la meilleure solution à l'absentéisme est de renvoyer les gens dans l'espoir de changer les attitudes.

**M. Taylor:** Je pense que ça pourrait changer le système. Je pense que les employés vont se rendre compte que s'ils veulent garder leur emploi, ils devront faire leur travail, et le faire bien.

**M. Warren:** Nous nous entendons tous deux là-dessus. Une partie de la solution, selon moi, serait de faire comprendre aux syndicats et aux employés que, par leurs agissements, ils risquent de détruire leurs propres emplois à long terme, et leur faire comprendre que l'absentéisme... Si un employé a de graves problèmes familiaux ou des problèmes d'alcoolisme ou de narcomanie, nous voulons au moins lui offrir un peu de *counselling*. Si ça ne marche pas, c'est autre chose. Mais si ça marche, vous vous retrouvez avec un employé qui apprécie votre effort, qui vous est loyal et qui est motivé beaucoup plus qu'à son départ.

**M. Taylor:** Je ne puis concevoir qu'un employé ait un problème qui ne survienne que les vendredis et les lundis. Et, à mon avis, il est ridicule de rejeter le blâme sur les syndicats. Aucun syndicat ne va appuyer des employés qui tombent malades tous les vendredis et tous les lundis. Ces gens-là ne font pas leur travail. Ce n'est pas juste ni pour les contribuables ni pour les personnes qui paient pour ces services. Je pense que si les employés savent qu'ils risquent d'être congédiés s'ils continuent à s'absenter... Pourquoi le *counselling*? Sont-ils malades? Bonté divine, vous dirigez une entreprise; vous n'êtes pas en train d'élever une famille. Ces gens-là sont payés pour faire leur travail et ils s'absentent délibérément tous les vendredis et tous les lundis. Vous dites vous-même que la moitié de l'augmentation du tarif... Et maintenant les contribuables seront obligés de payer encore plus pour ce service parce que vous doriez certains des employés qui ne font pas leur travail. C'est inacceptable.



[Text]

**Mr. Warren:** I would just say briefly that, when you look at the absenteeism, there are a lot of abuse there and it is the abuse we are trying to deal with. If people are absent for real and good reasons, I think we have to carve that out and make sure we are not punishing people who are not being absent maliciously, but have some real medical or other problems. Then when it comes down to the final recourse, the final recourse is removing those employees from our employment, and as I said earlier, we are doing that. I would just tell you that in this day and age it is not always easy to complete that cycle without a lot of appeals and unions who will take it through to the final step.

So I do not disagree with you in that we have to be firm and that this thing has to be made to have some consequence to it. It has in our organization, but it is still seen as part of the perk package that has evolved over 20 years. I think you would understand that sometimes it is difficult to get people to view it as anything else but that. Judging from some of the members' comments around here this morning on this issue, I do not think Canada Post and the members are very far apart. The question is: How do you make it work from here on in? It is a combination of what you are talking about and what some of the other hon. members have proposed.

**Mr. Taylor:** I think you had a wonderful chance to start it when you started the corporation, and this molly-coddling will go on. How many of these fellows have been fired in 1984? How many were fired?

**Mr. Warren:** I do not know the exact number, but I can certainly find out how many were.

**Mr. Taylor:** I would like to get that. Now, there are two other points I would like to deal with if I have the time, and the first one is wage agreements. You say there has been no strike. Some of my letters from the people claim there is no strike because we give away the store, and then the people have to pay the price. Sure, I do not know of a strike in this country that could not have been stopped if everything the union asked for had been given to them. Since they moved from the government to the Canada Post Corporation, what has been the percentage of increases in salary and wages?

**Mr. Warren:** Let us compare some of those settlements. The settlements with the largest unions we have and a couple of medium-sized ones in the wage area were at 2.9%.

**Mr. Taylor:** Was that this year?

**Mr. Warren:** That is correct. In one case it is a two-year contract, and it is 2.9% in both years. There were some changes, none of them precedent-setting, which used to be the case in the Post Office. Every time the Post Office settled they seemed to set a new fringe benefit for all other employers to have to cope with. There was none of those in these settlements.

[Translation]

**M. Warren:** Je vous dirai rapidement que, lorsqu'on examine la question de l'absentéisme, il y a énormément d'abus, et ce sont ces abus que nous essayons d'éliminer. Si les gens s'absentent pour de bonnes raisons, je crois que nous devons isoler ces cas afin de nous assurer de ne pas pénaliser des gens qui ne s'absentent pas par mauvaise volonté mais qui ont de vrais problèmes médicaux ou autres. Puis, lorsque nous n'avons plus le choix, il ne nous reste plus qu'à renvoyer ces gens et, comme je l'ai déjà dit, c'est ce que nous faisons. Laissez-moi vous dire cependant qu'aujourd'hui il n'est pas toujours possible de suivre ce processus sans être soumis à une série d'appels et aux réclamations des syndicats qui vous mènent la vie dure jusqu'à la toute fin.

Donc, je conviens avec vous que nous devons faire preuve de fermeté et qu'il faut que les employés se rendent compte que leur absentéisme aura des conséquences. C'est déjà le cas dans notre organisation, mais l'absentéisme semble encore être perçu comme faisant partie des avantages acquis au cours des 20 dernières années. Vous devez comprendre qu'il est parfois difficile de faire comprendre aux gens qu'il en est autrement. Si l'on en juge d'après les observations des membres à ce sujet aujourd'hui, je ne crois pas que l'attitude de la Société des postes soit très différente de celle des membres. Mais il faut se demander une chose: comment faire fonctionner le système dorénavant? La solution réside dans une combinaison de ce dont vous parliez et ce dont parlaient d'autres membres.

**M. Taylor:** Selon moi, vous avez eu une occasion rêvée de changer le système lorsque vous avez mis sur pied la Société, et je crois que le dorlotement des employés va se poursuivre. Combien d'employés ont été renvoyés en 1984?

**Mr. Warren:** Je ne connais pas le nombre exact, mais je pourrais vous donner la réponse plus tard.

**M. Taylor:** Cela m'intéresserait. J'aimerais maintenant discuter de deux autres points, s'il me reste du temps. Le premier a trait aux ententes salariales. Vous dites qu'il n'y a pas eu de grève. Les lettres que je reçois de certains de mes commettants prétendent que s'il n'y a pas eu de grève, c'est parce que nous avons tout donné aux employés aux frais du contribuable. Bien sûr, je sais qu'il n'y a à peu près aucune grève au Canada qui aurait pu être évitée si l'on n'avait pas donné au syndicat tout ce qu'il demandait. Depuis que les Postes sont devenues une société de la Couronne, quel est le pourcentage d'augmentations salariales accordées?

**M. Warren:** Comparons certaines de ces ententes. Les ententes conclues avec les plus gros syndicats et certains des syndicats moyens comprennent des augmentations salariales de l'ordre de 2.9 p. 100.

**M. Taylor:** C'était pour cette année, n'est-ce pas?

**M. Warren:** C'est ça. Dans un cas, il s'agit d'un contrat de deux ans, à 2.9 p. 100 pour chaque année. Il y a eu certains changements, mais qui n'établissent aucun précédent, chose qui était courante lorsque c'était un ministère. À l'époque, chaque fois qu'une entente était conclue les employés semblaient obtenir un nouvel avantage qui était nié aux employés d'autres secteurs. Il n'y a eu aucune entente de ce genre cette fois.

## [Texte]

There have been some settlements recently. First of all, the private sector settlements in Canada in the first two quarters of this year were running at or above 4%; we were running at 2.9%. That is a fair difference, and part of our strategy to get postal workers' salaries down to the equivalent of the private sector. If you want to do it all in one year or in six months, I think we would probably have a big strike on our hands. We would have a lot of confrontation and members would be asking me why service is cut off to businesses across the country and telling me it is unaffordable and they cannot stand it. So our strategy is to give very small increases in the next few years, below the level of the private sector, so we bring postal workers to comparability with the private sector. I think we are talking about a two- to three-year period to do that.

## [Traduction]

Dernièrement, certaines ententes ont été conclues. Tout d'abord, je signale que les ententes conclues dans le secteur privé au Canada au cours des deux premiers trimestres de 1985 étaient en moyenne de l'ordre de 4 p. 100 ou plus; nos ententes étaient de l'ordre de 2.9 p. 100. C'est une bonne différence et cela fait partie de notre stratégie visant à ramener les salaires des postiers au même niveau que ceux du secteur privé. Si nous voulions le faire en un an ou en six mois, nous serions aux prises avec une longue grève. Nous aurions à faire face à toutes sortes de confrontations et les membres du présent Comité me demanderaient pourquoi les entreprises canadiennes n'ont plus de services, ils me diraient que la situation est trop coûteuse et qu'elle est intolérable. C'est pourquoi notre stratégie est d'accorder de petites augmentations de salaire au cours des prochaines années, augmentations qui sont inférieures à celles du secteur privé, afin de ramener les postiers au même niveau que le secteur privé. A mon avis, il nous faudra deux ou trois ans pour réaliser notre objectif.

• 1205

I am saying that wage settlements and total compensation settlements are certainly 25% or 20% lower than the average for the private sector and the public sector in the first two quarters of this year. I do not know what the CNR settlement was, but I think it was certainly in the range of 4% or larger. The Air Canada settlement is hard to tell because it has not been published too extensively. I would put our settlements up against any private or public sector settlements where you have large unions and a history of labour relations that has been a tough one. Frankly, I would put it up against the average for the whole of Canada for the last six months. In that area I think we have done a damn good job. There are no maternity leave breakthroughs, no dental plan breakthroughs and no fringe benefit breakthroughs to give John Bulloch and his colleagues a pain where it hurts the most when they say that now they have to deal with this kind of settlement from Canada Post.

I do not think we sold out the ship; I do not think we had to give them the store. It took as long as eight months with CUPW—a union that struck every year except one in the last 20 years—because we went back a year and a half ago and started pre-negotiations so we would not crash the whole table down. When we got there I think there was a lot of influence of the employees on both sides. When we came out of it we had a responsible, affordable settlement. We also got from some of our unions some flexibility in certain areas. I am not prepared to talk about that flexibility extensively because some of them were internal trade-offs. I do not think we want to go into in great detail, but that flexibility is important to get our productivity up.

So, overall, I think we did well. What we did not do while we were involved in all those negotiations was keep our service performance up at the level that Canadians had experienced in

Ce que je suis en train de dire, c'est qu'au total les ententes salariales et les ententes d'indemnisations sont de 20 p. 100 ou 25 p. 100 inférieures à la moyenne pour le secteur privé et le secteur public pour les deux premiers trimestres de cette année. Je ne sais pas ce qu'était l'entente du CN, mais je suis convaincu que c'était de l'ordre de 4 p. 100 ou plus. Quant à l'entente d'Air Canada, il est difficile d'en parler parce que les détails n'ont pas été rendus publics. Je suis cependant prêt à comparer nos ententes avec celles de n'importe quel organisme privé ou public qui a un gros syndicat et des antécédents de relations de travail difficiles. En fait, je suis même prêt à comparer nos ententes avec la moyenne des ententes salariales conclues au Canada depuis six mois. Je dirais même que nous avons fait un excellent travail dans ce domaine. Nous n'avons accordé aucune concession au chapitre des congés de maternité, des régimes dentaires et des avantages sociaux qui pourraient donner un mal de tête à Bulloch et à ses collègues qui ne pourront pas prétendre qu'ils sont obligés d'obtenir le même genre d'entente que la Société des postes.

Je ne crois pas que nous ayons courbé l'échine; je ne crois pas que nous leur ayons tout donné. Cela nous a pris jusqu'à huit mois pour établir une entente avec le SPC, syndicat qui a fait la grève 19 fois depuis les 20 dernières années, parce qu'il y a un an et demi nous avons entrepris des négociations préalables afin de ne pas être débordés. Lorsque nous avons commencé à négocier, je crois que les employés des deux côtés ont exercé énormément d'influence. Au bout du compte, nous avons conclu ce qui nous semble être une entente raisonnable et convenable. Nous avons également réussi à convaincre certains des syndicats de faire preuve de souplesse dans certains domaines. Je ne suis pas disposé à parler trop longuement de cette souplesse parce que, dans certains cas, il s'agissait de concessions internes. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'en discuter en détail, mais cette souplesse est un facteur important d'augmentation de la productivité.

Ainsi, de façon générale, je pense que nous nous sommes bien débrouillés. Malheureusement, pendant toutes ces négociations, nous n'avons pas maintenu le niveau de services

## [Text]

1983 and 1984. We have ended up achieving on two ends. We will meet our deficit figure for this year; I do not know of another national organization that has gone from a billion dollars to \$300 million in 42 months. We have met that obligation. We have not met the obligation in the service area to the extent Canadians deserve, considering the kind of increase in rates we are talking about. So two out of three is obviously not good enough. But we are trying to get that third one on track.

**Mr. Taylor:** I wonder if it would be possible to have the wage rates of the various unions at the time you took over, compared to 1984-85?

**Mr. Warren:** I think we could certainly get that for each of the bargaining units, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Taylor. Mr. Jourdenais, you now have the floor.

**M. Jourdenais:** Merci, monsieur le président. Une chance que ce n'est pas un événement social parce que parler le dernier, je n'aurais plus rien à dire! J'avais cependant préparé des questions et il m'en reste encore qui n'ont pas été posées.

Je vais revenir seulement un peu sur les jours de maladie. Est-ce que dans le contrat des syndicats, l'employé a un nombre de jours de maladie spécifique qu'il peut prendre?

**Mr. Warren:** My understanding is that in most of the contracts there is a set number of sick days.

**M. Jourdenais:** Combien de jours? Et si l'employé le dépasse, est-ce qu'il est payé quand même?

**Mr. Warren:** May I ask Mr. Cooke, the Executive Vice-President of Personnel and Labour Relations, to respond to you?

**M. Jourdenais:** Vous pouvez répondre en anglais. Je parle français parce que je suis Canadien français, mais je comprends très bien l'anglais.

• 1210

**Mr. S.T. Cooke (Executive Vice-President, Personnel and Labour Relations, Canada Post Corporation):** Yes, indeed. In the various contracts—and some differ one from the other—there is a basic sick leave entitlement; I believe the average would be 10 days. Over and above that, they are not paid. To qualify for that, which does in fact cause some problems at times, you have to present a doctor's certificate—that kind of thing.

**M. Jourdenais:** Vous avez répondu à ma question. Oui, monsieur?

**Mr. Marin:** J'aimerais simplement ajouter qu'à certains moments, il y a au moins une convention collective qui prévoit un emprunt. Alors, on peut, à l'occasion peut-être, vous fournir des détails plus adéquats, mais dans une convention collective

## [Translation]

auquel s'étaient habitués les Canadiens en 1983 et 1984. Nous avons réussi sur deux fronts. Nous allons réussir à payer notre déficit cette année; je ne connais aucune autre organisation nationale qui ait passé, en 42 mois, d'un déficit d'un milliard de dollars à un déficit de 300 millions de dollars. Nous avons satisfait à cette obligation. Par contre, nous ne nous sommes pas acquittés de notre responsabilité pour ce qui est de la qualité du service auquel s'attendent les Canadiens compte tenu de l'augmentation de tarifs que nous envisageons. Il est évident que deux objectifs sur trois ne suffisent pas. Mais nous faisons notre possible pour réaliser le troisième objectif également.

**M. Taylor:** Pourriez-vous nous expliquer les tarifs salariaux des divers syndicats au moment où vous êtes entré en poste, comparativement à l'année 1984-1985?

**M. Warren:** Monsieur le président, je suis sûr que nous pourrions vous fournir ces renseignements pour chaque unité de négociation.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Taylor. Monsieur Jourdenais, vous avez la parole.

**Mr. Jourdenais:** Thank you, Mr. Chairman. Thank God this is not a social event because as the last speaker, I would not have anything left to say! However, I had prepared questions and some of them have not yet been asked.

I would like to go back to the question of sick leave credits. In the union contracts, do the employees have a set number of sick days that they may take?

**M. Warren:** Je crois savoir que la plupart des contrats syndicaux prévoient un certain nombre de jours de maladie.

**Mr. Jourdenais:** How many days is it? If the employee uses up more than his share, does he still get paid?

**M. Warren:** J'aimerais demander à M. Cooke, vice-président exécutif, Personnel et Relations de travail, de vous répondre.

**Mr. Jourdenais:** You may answer in English. I speak French because I am a French Canadian, but I understand English perfectly.

**M. S.T. Cooke (vice-président exécutif, Personnel et relations de travail, Société des postes du Canada):** Oui, en effet. Nos conventions collectives contiennent des dispositions un peu différentes les unes des autres. Mais elles comprennent toutes un congé de maladie de base. Il me semble que la moyenne est de 10 jours. Mais au-delà de cette période, les congés ne sont pas payés. Pour que le congé soit payé, et cela pose parfois des problèmes, l'employé doit soumettre un certificat médical.

**Mr. Jourdenais:** You have answered my question. Yes, sir?

**Mr. Marin:** I would simply like to add that at some point, there is at least one contract which provides for anticipated leave. Perhaps we could give you more detail on this, but we do know that there is at least one collective agreement which



## [Texte]

un emprunt est permis contre les années subséquentes. Étant donné que nous avons plusieurs syndicats et plusieurs conventions collectives, je serais malheureusement dans l'embarras, étant donné le poste que j'occupe, plutôt que celui de M. Cooke. Je ne peux vous dire lequel, mais je peux vous promettre de vous donner les détails subséquemment.

**M. Jourdenais:** Vous voulez dire qu'actuellement quelqu'un qui a 10 jours de maladie dans son contrat, 10 jours de maladie annuellement, peut emprunter sur l'année à venir ou sur l'année passée, s'il n'en a pas pris avant? Ils sont cumulatifs ou «futuratifs»... cela se dit mal, mais c'est ça.

**Mr. Warren:** I think there may be one agreement where that is so. But I think if I could take the hon. member a step further, when we look at the costs of absenteeism there is both the direct cost of people being away up to 10 days and having to pay them to be away, and then there are the indirect costs, which are very high. If somebody is away without pay—they are absent—you have to find a substitute worker or put in overtime at time and a half and so on.

So when you have people who are making what I think we would all call a reasonable salary of \$13.50 per hour and some fringe benefits that take them up to \$16 or \$17 per hour, and they are past their 10 days and they decide to be sick, it means somebody else is allowed to come in and work at time and a half. That is where we begin to get into some additional costs that add up to the \$100 million I was talking about earlier.

**M. Jourdenais:** C'est la raison pour laquelle j'aborde la question. Avec le chiffre astronomique de tout à l'heure! Si on pouvait réduire de moitié seulement, on pourrait réduire à 7 ou 8 jours, les jours de maladie qui sont en moyenne à 16, je crois. On pourrait réduire le déficit de 100 millions de dollars, la moitié de ce qui vous manque en ce moment; et je crois que vous avez dit tout à l'heure que les syndicats paraissent d'accord à discuter avec les employés et vous-même pour mettre une certaine clause pour les empêcher de prendre les journées de congé de maladie sans être malades.

Ce qui me frappe, c'est que j'ai justement eu l'expérience dans mon comté..., et on vous a écrit une lettre, du moins la commettant vous a écrit, à vous personnellement. Vous avez été chanceux de n'être pas devant lui quand c'est arrivé, parce qu'il était de très de mauvaise humeur. On lui a répondu au bureau de poste, que le facteur étant malade, et celui qui était censé le remplacer n'étant pas entré..., eh bien lui, il n'a pas eu son courrier qu'il attendait absolument. D'accord, que le service soit parfait, c'est impossible, j'en suis convaincu; mais s'il y avait une clause dans le contrat avec le syndicat pour qu'après 10 jours de maladie payés, si on en dépasse de 1, 2, 3, 4 ou 5, eh bien il y aura des répercussions! Ce n'est pas nécessaire de le flanquer à la porte, comme il y en a qui ont été très radicaux-là, mais simplement de le suspendre, je ne sais pas moi, d'une semaine. Parce qu'il y en a probablement qui veulent aller à des fins de semaine de pêche ou quoi que ce soit, ou peut-être travailler ailleurs et gagner un salaire plus élevé,

## [Traduction]

allows the employees to borrow leave against subsequent years. But we deal with several unions and several collective agreements so I cannot really tell you which one it is. This is rather embarrassing, in view of my position rather than Mr. Cooke. I cannot tell you which contract it is, but I could easily provide you with more detail at a later date.

**Mr. Jourdenais:** You mean to say that someone who is entitled to 10 days of sick leave a year in accordance with his collective agreement could borrow on the following year or on the after year, if he has not used up his entitlement? That leave is cumulative or futuristic... that might not be the proper word, but I believe that is what it means.

**M. Warren:** Je pense que, en effet, il existe une convention collective qui contient une disposition en ce sens. Il convient cependant de pousser le raisonnement un peu plus loin. Vous savez, l'absentéisme coûte très cher car nous devons quand même payer un employé en congé de maladie pour une période pouvant aller jusqu'à 10 jours et il existe en outre des coûts indirects qui sont très élevés. Quand nos employés s'absentent, même s'ils sont en congé sans solde, leur travail doit quand même se faire et nous devons leur payer un remplaçant ou du temps supplémentaire à temps et demi.

Vous savez, nos employés touchent un salaire fort raisonnable de 13.50\$ l'heure plus les avantages sociaux, cela s'élève à 16.00\$ ou 17.00\$ l'heure. Ils ont droit à 10 jours de congé de maladie, mais s'ils décident d'être malades pour une période plus longue, cela veut dire que quelqu'un doit venir les remplacer et faire leur travail à temps et demi. Cela entraîne pour nous des coûts supplémentaires qui rentrent dans les 100 millions de dollars dont je vous ai parlé plus tôt.

**Mr. Jourdenais:** That is why I raised that question. The numbers you gave us earlier are truly enormous! The average sick leave is 16 days, I believe. If we could only reduce that by half, to seven or eight days, that would be a major improvement. We would be able to reduce the \$100 million deficit, half of what you need. I believe you said earlier that the unions seemed to be willing to discuss with the employees and yourself the possibility of adding a clause to prevent people from taking sick leave when they are not ill.

I am really astounded at all of this and I wish to recount to you something that happened in my riding. You were personally sent a letter outlining the facts, by a voter, I believe. You were lucky enough to be right there in front of him when the thing happened, because let me tell you that he was in a very bad mood. He was told at the post office that the letter carrier was ill and that the person who was supposed to replace him had not showed up. So that means that the letter that he was expecting on an urgent basis never reached him. I agree that it is impossible to provide a perfect service. But if the collective agreement contained a clause which provided that anyone who went over by one, two, three, four or five days over the limit of 10 days of paid sick leave, would have to face the consequences! It would not be really necessary to throw them out. This radical solution was used at times. But perhaps they could be suspended for a period of, let us say, one week. Some may want to go away on fishing week-ends or whatever, or perhaps

*[Text]*

whatever; mais ce que je veux dire, c'est qu'actuellement c'est un problème très gros qui devrait être réglé assez rapidement.

**Mr. Warren:** There is not a single answer there. There are 15 or 20 things that have to be done. We are pushing those now, and we are not making as much progress as we would like. First of all, we welcome that the Letter Carriers Union of Canada is going to come in and work with us. We will want to see how that works out, because we need union support.

If you were to say that after 10 days there is some discipline, I think that would be... It is useful for the person who is abusing it, but let us suppose somebody gets a broken leg because he slips on the ice or has his tendon severed by a dog when delivering the mail—which might sound funny around this table, but we had 1,200 of those last year. A severed tendon is not something that in 10 days you can drag somebody back to work on to go out and deliver the mail.

• 1215

When we talk about absenteeism here, it is tough to develop; there has to be a better one than we have now. That is why we wanted to get our unions from seeing this as anti-union two years ago to seeing it as something they have to co-operate on with us.

There is one other feature to this. I think there is a fear on the part of our employees. Remember, we are downsizing Canada Post. A member earlier said fire somebody; that is the answer. Remember, we are operating an organization that we are downsizing. We have reduced at least 3,000 jobs over the last three and a half years. The unions are concerned and the employers are concerned that if they cut down on their absenteeism there will be more of them back at work, and if there are more of them back at work and we do not have work for them they will end up without a job.

That is a frame of mind that has to be dealt with very carefully, because they say my God, if we cut absenteeism in half in three months, there are going to be at least 2000 or 3000 more of us back on the job. And Canada Post is cutting staff this year and last year. What will happen to us? We will come back and we will face... We do not lay people off, but they will lose their positions through attrition and redeployment and early retirement and so on.

So somewhere in here we have to find a compact between the employees and the unions and ourselves that gets the absenteeism right down but does not hurt everybody in the process. I am sorry to go on, Mr. Chairman. We have talked about absenteeism for some time, and it is a complex issue.

*[Translation]*

even work elsewhere and earn a higher salary. But what I want to say is that this is a very big problem and it is important to find a solution in the short-term.

**M. Warren:** Il n'y a pas de réponse simple à cette question. Nous avons une quinzaine ou une vingtaine de mesures en voie d'être appliquées. Malheureusement, les programmes ne sont pas aussi rapides que nous l'aurions voulu. Mais je dois dire que nous sommes très contents que le Syndicat des facteurs ait décidé de collaborer avec nous. Nous attendons de voir comment les choses vont se passer, parce que nous avons besoin de l'appui des syndicats.

Vous avez parlé de mesures disciplinaires pour les employés qui dépassent les 10 jours de congé prévus. C'est valable pour les cas d'abus, mais si un facteur se casse la jambe parce qu'il a glissé sur la glace ou qu'il s'est fait déchirer un tendon par un chien en livrant le courrier... Ces incidents peuvent vous sembler cocasses, mais vous savez, nous en avons eu 1,200 l'année dernière. Il est impossible pour une personne qui s'est déchiré un tendon de retourner livrer le courrier au bout de 10 jours.

Il est très difficile d'élaborer une politique sur l'absentéisme. Nous avons besoin d'un meilleur système que celui qui est en place actuellement. C'est pourquoi nous avons essayé de convaincre nos syndicats il y a deux ans qu'il ne s'agissait pas de mesures anti-syndicales et que nous tenions beaucoup à leur collaboration.

Mais il y a un autre aspect à la question. Nos employés sont très angoissés. N'oubliez pas que nous sommes en voie de réduire la Société des postes. Le député tout à l'heure a dit qu'il suffisait de mettre des gens à la porte. Vous avez votre réponse. N'oubliez pas, je l'ai dit et je le répète, que notre Société fait l'objet de réduction. Nous avons supprimé quelque 3,000 emplois au cours des 3 dernières années et demie. Les syndicats et l'employeur s'inquiètent. En effet, si l'on réussit à réduire l'absentéisme, il y aura plus de gens au travail, donc moins de travail pour chacun d'entre eux et certains risquent de se retrouver sans emploi.

Cette attitude est assez difficile à combattre. Il faut s'y prendre avec beaucoup de délicatesse. Ils se disent que si nous réussissons à réduire l'absentéisme de moitié en trois mois, cela veut dire qu'il y aura au moins 2,000 ou 3,000 employés de plus au travail. Et la Société des postes a supprimé des emplois cette année et l'année dernière. Alors nos employés se préoccupent du sort qui les attend. Ils craignent de revenir et de se retrouver sans emploi. Nous ne mettons pas de gens en disponibilité. Nous nous contentons de ne pas remplacer les personnes qui quittent pour une raison ou une autre, nous réaffectons certains employés, nous offrons une retraite anticipée à d'autres et ainsi de suite.

C'est pourquoi nous devons trouver une solution de concert avec les employés, les syndicats et l'employeur pour essayer de réduire l'absentéisme sans faire de tort à qui que ce soit. Je m'excuse de prendre autant de temps, monsieur le président. Nous avons beaucoup parlé de l'absentéisme, mais c'est une question assez compliquée.

[Texte]

**M. Jourdenais:** D'accord, c'est réellement complexe et j'aurais voulu en parler plus longtemps, mais j'ai deux, ou trois autres questions, lesquelles je crois sont aussi importantes.

**The Chairman:** You have only a couple of minutes.

**M. Jourdenais:** Quand M. Keeper a posé tout à l'heure sa question concernant le fait que vous prévoyez ou ... Je n'ai pas tout à fait saisi votre réponse. Est-ce que vous prévoyez à un moment ou à un autre de mettre fin au service de livraison à domicile dans certains secteurs par mesure d'économie? Je ne me souviens pas si vous avez dit oui ou non.

**Mr. Warren:** I said no. I am saying that what we are looking for ... We do not plan to roll back letter carrier service in the country. We will still add some, in certain circumstances—and I will be spelling them out. Beyond that, we are looking for other cost-efficient ways of improving general delivery and bringing the mail closer to people. So the answer clearly is no, we are not rolling back letter carrier service.

**M. Jourdenais:** Est-ce que vous avez fait une analyse à savoir pourquoi il y a tant de personnes qui se plaignent d'un mauvais service? Est-ce qu'actuellement la Société fait un travail qui n'a pas été fait pour elle? Je m'explique: Je trouve que ce qui retarde le service de première classe, c'est justement votre *Media Post*. Je discute avec des facteurs de mon comté et d'après leurs dires c'est, quand ils ont à retarder le service de première classe ou les autres, c'est justement, dis-je, à cause de la fameuse publicité telle les journaux ... un tas de circulaires, etc.. Tout cela, c'est passé de porte à porte. Et on sait que dans les conventions collectives les travailleurs se protègent de ne pas trop travailler; et on me dit que si un facteur a 300 portes ou 400 portes sur sa route, il peut selon sa convention ne pas les prendre dans la même journée, il a trois jours pour faire sa livraison, trois jours à partir de la date où c'est entré dans son *pigeon-hole*. C'est ce que l'on me dit.

Là où je veux en venir, c'est que s'il y a tant de journaux qui sont livrés ... Et croyez-moi, il y en a de la publicité. Je dirais que l'on a 5 p. 100 de lettres et 95 p.100 de publicité dans nos boîtes aux lettres. Quand le facteur prend le temps de livrer tant de journaux, tant de publicité, est-ce qu'il n'oublie pas certaines lettres très importantes et qui sont de première classe dans le *pigeon-hole*? Et ce parce qu'il ne veut pas aller chez M<sup>me</sup> 2730, parce qu'à 2734, 2736, 2738, il va passer les journaux.

Est-ce que ce ne serait pas préférable de laisser ce genre de travail à d'autres qui sont spécialistes pour livrer des journaux ou de la publicité?

**Mr. Warren:** Well, I could start by saying that I think a 2¢ increase after two and a half years in first class mail is reasonable. One of the reasons we are able to do that, to keep it to 2¢, is because we are very successful in the ad mail business. After newspapers, Canada Post is the largest advertising medium in the country. It has been for a long time but we have improved our approach in that area. It provides a very useful service to business that others cannot provide.

[Traduction]

**Mr. Jourdenais:** Yes, it is quite a complex problem and I would have liked to talk about it much longer. But I have two or three other questions which I believe are just as important.

**Le président:** Il ne vous reste qu'une ou deux minutes.

**Mr. Jourdenais:** I did not really get your answer to the question Mr. Keeper asked earlier about your predictions. Are you really planning to stop home delivery in certain areas just to make some savings? I do not recall whether you answered yes or not.

**M. Warren:** J'ai dit non. J'ai dit que ce que nous voulions ... nous n'avons pas l'intention de réduire le service à domicile au Canada. Nous allons même offrir ce service dans plus d'endroits, dans certaines circonstances, et je vais vous les expliquer. Cela dit, nous essayons de trouver un moyen rentable d'améliorer le service en général et de rapprocher le courrier de nos clients. La réponse est donc négative, nous n'allons pas réduire nos services de livraison à domicile.

**Mr. Jourdenais:** Have you looked into the reason why so many people have complained of poor services? Is it that the corporation is doing something that it was not meant to do? Let me explain. I think that what is slowing down first class mail is just that, your *Media Post*. I spoke with letter carriers in my riding and they tell me that advertisements, circulars, et cetera, are responsible for delays in delivering first class mail. Indeed, all those items are delivered door to door. And everyone knows that the workers use their collective agreements to protect themselves against working too much. And I heard it said that if the letter carrier has 300 or 400 homes on his route, there is a clause in his agreement that states that he does not have to do his whole round in the same day. He has three days to make the round from the time when the mail is handed over to him in his pigeonhole. That is what I hear.

But what I want to get at is the fact that so many newspapers are delivered ... And believe me, there is a lot of advertisement. I think that we get 5% letters and 95% adverts in our mail boxes. So when the letter carrier takes the time to deliver so many newspapers and so many advertisements, is it not possible that he forgets some very important first class letters in his pigeon hole? Perhaps he does not feel like making a home delivery at 2730 because he has newspapers to deliver at 2734, 2736, and 2738.

Do you not think it would be better to leave the delivery of newspapers and advertisements to experts in that field?

**M. Warren:** Je vais commencer par dire que j'estime qu'une augmentation de 2 cents pour le courrier de première classe au bout de 2 ans et demi est fort raisonnable. Mais vous savez, si nous avons pu nous contenter d'une augmentation de 2 cents, c'est bien parce que nous avons eu beaucoup de succès avec notre programme de publicité. La Société des postes est le plus grand médium de publicité au pays après les journaux. C'est le cas depuis longtemps déjà, mais nous avons amélioré notre programme de publicité. Nous sommes en mesure d'offrir aux entreprises un excellent service exclusif.



[Text]

• 1220

I will now come to the core of your question. If you say others can provide it and have Canada Post out of the business, then we will have to find an alternative source for \$300 million of revenue. We have been in the business since 1869, so this is one of Canada Post's basic product lines.

**Mr. Jourdenais:** Excusez-moi! Est-ce que je peux vous interrompre un peu parce que vous venez de mentionner que vous donnez un service adéquat comparativement à d'autres compagnies qui font la livraison des journaux ou du courrier de publicité. Je suis convaincu pour ma part que cela empêche l'addition de service de première classe venant des industries. Je suis un commerçant et depuis quelques années, je me sers beaucoup de *priority mail*, non pas chez vous, mais de d'autres compagnies, parce que je veux que ma lettre aille à destination. C'est très important, surtout lorsque je poste des états de comptes. Je veux absolument que ce soit rendu chez le destinataire. Si c'est un journal qui empêche que mon client ne reçoive sa facture, eh bien..., je n'irai plus chez vous, j'irai ailleurs. Et c'est ce qui se passe en ce moment.

**Mr. Warren:** The problem with service in January through to March was not competition between ad mail and first-class mail. I will give you an example. Five days before the CUPW settlement or strike we had inventories in this system across the country in all the major plants of 26 million pieces of mail. The normal inventory for those plants is about 10 million to 11 million. If you have two and a half times the inventory dumped into your system over a four-day period, you cannot move it out all at one time. It takes you two weeks to get cleared properly. Then you come into another roller coaster. That is what has happened to us.

The problem is not with the letter carrier deciding he will take some ad mail but will not take some first-class mail. Maybe one letter carrier told you that he did not want that much ad mail, or he likes the letters better than he does the ad mail. But the real problems are in our plants and in our transportation system. We know that because we now have control over the inventories in our system and we know where the breakdowns are in transportation. We understand a lot better than we did a few years ago and can monitor the whole network on an ongoing basis. We know what was holding the mail up when we were in that period of January through to March.

So, if we go to the local depot where the letter carriers are picking up their first-class mail and their ad mail, there is a clear priority. The ad mail may not have to be delivered for three or four days; the contract with a local grocery store or something is to deliver a flier over a certain number of days. The first-class letter has to be there.

Now, if you are saying our success in ad mail is affecting first-class mail, maybe it is in a couple of instances. But in terms of dropping from 90% down to the level of 77% and 78% in reliability, the fundamental problems are not a competition between ad mail and first-class mail, in my view.

[Translation]

Laissez-moi maintenant répondre à votre plus grande préoccupation. Vous dites qu'il y a d'autres compagnies en mesure de fournir les mêmes services. Mais si nous laissons tomber ces services, il nous faudra trouver 300 millions de dollars de revenus ailleurs. Cette activité existe depuis 1869. C'est donc l'un des services de base de la Société des postes.

**Mr. Jourdenais:** Excuse me! I am going to interrupt you because you have just said that you provide an adequate service compared with other companies which deliver newspapers or advertisements. But I for one I am convinced that this should not prevent the addition of a first class service from the industries. I myself am a merchant and for the past several years have been using priority mail a lot. I use other companies, not Canada Post because I want to make sure that my letter will be delivered. It is very important especially when I mail statements. I want to make sure that they will reach their destination. And if a newspaper is what prevents my client from getting his bill, I must say that I will have no other choice but to bring my business elsewhere. And that is what is happening at the present time.

**Mr. Warren:** Les problèmes de service que nous avons connus de janvier à mars n'étaient pas attribuables à la concurrence entre la publicité et le courrier de première classe. Laissez-moi vous expliquer. Cinq jours avant le règlement ou la grève des postiers, nous avons fait un inventaire de 26 millions d'articles de courrier dans tous les principaux centres à travers le pays. Le volume normal de ces centres est d'environ 10 à 11 millions d'articles. Lorsque le volume s'élève à deux fois et demi la moyenne sur une période de quatre jours, il n'est pas possible de maintenir la qualité du service. Il faut deux semaines pour rétablir le service. C'est le phénomène des montagnes russes et c'est ce qui nous est arrivé.

Le problème n'est pas que les facteurs décident de livrer la publicité et de laisser le courrier de première classe. Il se peut très bien qu'un facteur vous ait dit qu'il ne voulait pas toute cette publicité ou qu'il préférerait les lettres à la publicité. Les vrais problèmes, on les trouve dans les centres et dans le système de transport. Nous sommes au courant de la situation parce que nous contrôlons très bien le volume et nous savons où se produisent les retards dans le système de transport. Nous comprenons la situation beaucoup mieux qu'il y a quelques années et nous sommes en mesure de contrôler tout le réseau de manière continue. Nous sommes parfaitement au courant des facteurs qui ont entraîné les retards de janvier à mars.

Si nous effectuons un contrôle du local où les facteurs prennent leur courrier de première classe et la publicité, la priorité est bien claire. Le facteur peut prendre trois ou quatre jours pour livrer la publicité. Le contrat que nous signons avec l'épicerie du coin ou quelque entreprise que ce soit prévoit un certain nombre de jours pour la livraison de la publicité. Mais le courrier de première classe doit être livré.

Il se peut que dans certaines circonstances, la livraison de la publicité retarde la livraison du courrier de première classe. Mais à mon avis, ce n'est pas la concurrence entre la publicité et le courrier de première classe qui nous a fait passer d'un taux de fiabilité de 90 p. 100 à 77 ou 78 p. 100.

[Texte]

**M. Jourdenais:** Merci, monsieur le président.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Jourdenais.

I must speak before Mr. Ouellet, who has waited patiently this morning. I think it was almost appropriate that you waited patiently in view of your previous history and contribution to the whole system.

Mr. Warren, I was most interested in your answer—and I wonder if it is because you have been under intense questioning from the members—to Mr. Jourdenais' question on absenteeism and the down-sizing of the corporation.

• 1225

If I understood you correctly, you said—and it is a complex issue—that you are downsizing, and that if those that are affected in the absenteeism corrected their absenteeism that would help perpetuate or stimulate the downsizing, because you will not have as many people absent; therefore, more people will be at work and there will not be that much work for them to do. That is, as I understood it, what you said.

My question really—since I have not really asked too many... I have not gotten to my own post office yet; we will see if I have time for that someday, if ever. Surely some perennial absentee worker who does not have the broken leg or the bitten tendons from the 1,200 dogs that bit 1,200 tendons, which you related earlier...

**Mr. Warren:** I am not sure there were 1,200 dogs, but there were 1,200 tendons.

**The Chairman:** They may have had a second bite. I know we should not smile at that, but the 1,200 tendons of letter carriers, which is a serious thing... I know my carrier is not happy when he comes to my door, but that is another whole issue.

Surely the perennial absentee who is not there, surely in the review of his performance that is one of the factors taken into consideration in letting attrition help downsize the corporation, not absenteeism to be sort of worked out in view of the history so that the employment is perhaps overstaffed.

**Mr. Warren:** Mr. Chairman, what I was trying to present to the member earlier was a perception on the part of some employees and some of the unions that if they worked to improve the absenteeism situation, all the employer is going to do is to just have to reduce... There is not enough work there for them and they are going to have to... That is their perception. I am saying we are dealing with that perception, and it is just part of the problem. I am not saying that is necessarily a reality or that I advocate that.

**The Chairman:** It is a perception of the worker, not a policy of the corporation.

**Mr. Warren:** Yes, that is right. I probably did not make that clear enough.

[Traduction]

**Mr. Jourdenais:** Thank you, Mr. Chairman.

**Le président:** Merci, monsieur Jourdenais.

Je dois prendre la parole avant M. Ouellet qui a attendu patiemment tout l'avant-midi. Je pense cependant que c'est tout à fait indiqué vu le rôle que vous avez joué anciennement et votre contribution au système.

Monsieur Warren, votre réponse à la question de M. Jourdenais sur l'absentéisme et sur la réduction de la Société m'a beaucoup intéressé. Je me demande si vous n'avez pas répondu de cette façon à cause du feu roulant des questions des députés.

Si j'ai bien compris, et le problème est complexe, vous effectuez des réductions. Vous avez également dit que les employés craignaient que, si le problème d'absentéisme était réglé, vous seriez obligés d'effectuer encore plus de réductions de personnel parce qu'il y aura plus de gens au travail et par conséquent, moins de travail. C'est ce que j'ai cru comprendre.

Je ne vous ai pas posé beaucoup de questions, mais voici ce que j'aimerais savoir. Je n'ai pas encore trouvé le temps de me rendre à mon propre bureau de poste. J'espère avoir le temps de le faire un jour. Il me semble qu'il doit y avoir des employés qui s'absentent régulièrement pour des raisons autres qu'une jambe cassée ou un tendon déchiré. Je pense à ce que vous nous avez dit tout à l'heure au sujet des 1,200 chiens qui ont déchiré 1,200 tendons...

**M. Warren:** Je ne sais pas s'il s'agit de 1,200 chiens, mais il y a eu 1,200 cas de tendons déchirés.

**Le président:** Ils s'y sont peut-être repris à deux fois pour mordre. Nous ne devrions pas en rire. En effet, 1,200 cas de tendons déchirés chez les facteurs, c'est grave... Je sais que mon facteur n'est pas très content quand il vient chez moi, mais c'est une autre paire de manches.

J'espère que l'évaluation des employés qui s'absentent souvent fait état de leur absentéisme. A mon avis, c'est un des éléments dont il faudrait tenir compte dans la décision de ne pas remplacer les employés qui quittent la société, en vue de réduire les effectifs. Il y a peut-être trop d'employés pour compenser le taux élevé d'absentéisme.

**M. Warren:** Monsieur le président, j'ai essayé d'expliquer à l'honorable député, tout à l'heure, que certains employés et certains syndicats craignent que, s'ils réduisaient le taux d'absentéisme, l'employeur réduirait d'autant les effectifs... Ils craignent de manquer de travail s'ils sont trop nombreux et d'être remerciés. C'est ce qu'ils pensent. J'ai expliqué tout à l'heure que nous essayons de corriger cette attitude et cela fait partie du problème. Je ne voudrais pas vous donner l'impression que c'est la réalité ou que c'est ce que je préconise.

**Le président:** C'est une crainte qu'éprouvent les employés. Ce n'est pas la politique de la société.

**M. Warren:** C'est exact. Je ne l'ai peut-être pas dit assez clairement.

[Text]

**The Chairman:** Thank you. Mr. Ouellet.

**M. Ouellet:** Monsieur le président, je vous remercie. Je voudrais d'abord féliciter le président du conseil, le président de la corporation et les vice-présidents qui sont ici pour leur patience à comparaître devant notre Comité alors qu'ils ont déjà comparu devant le nôtre, le comité de la Chambre et ont probablement répondu à la majorité des questions qui ont été posées ce matin, déjà une première fois devant un autre comité.

Je crois qu'il est important de rappeler les raisons d'être de la création de la Corporation de la Couronne et notre président, ce matin, a souligné les trois objectifs fondamentaux de cette corporation de la Couronne, les objectifs qui sont d'améliorer le service, d'améliorer les relations humaines et d'assurer l'autofinancement de son exploitation. Je remercie le président de nous avoir donné des informations sur les méthodes, les moyens utilisés pour améliorer le service, et je pense que tout le monde reconnaît que si des efforts sont faits dans le but d'améliorer le service, il y a encore place à amélioration. Je crois que l'objectif principal de la Corporation dans les prochains mois, les prochaines années, devra être certainement l'amélioration du service.

Quant à la diminution du déficit, je constate dans le rapport qui nous a été soumis par le président de la corporation que, en fait, Postes Canada n'a utilisé que 1.1 milliard de dollars du financement de 1.3 à 5 milliards de dollars que l'État avait convenu de lui procurer jusqu'au 31 mars 1985. C'est donc dire que des efforts très importants ont été faits pour assurer, d'une part l'autofinancement de l'exploitation des postes, et d'autre part, diminuer les coûts d'exploitation.

Finalement, je crois qu'il est très important de souligner les bonnes relations de travail qui semblent prévaloir, je dis qui semblent, parce que je pense bien que c'est impossible d'avoir des relations de travail parfaites dans le milieu des postes; mais, il y a une chose qui est essentielle et qu'il faut souligner, c'est que depuis que la Corporation des Postes a été créée, les nouvelles autorités postales ont réussi à négocier successivement des conventions collectives, sans grève, avec les principaux syndicats postaux.

• 1230

Je pense qu'il faut féliciter bien sûr M. Warren, M. Cooke, M. Vivian et M. Kennedy qui sont les principaux responsables des relations de travail, mais je pense qu'il faut aussi souligner la compréhension et la coopération des chefs de syndicats qui ont compris que dans les premières années d'existence de la Corporation des postes, des grèves pourraient mettre en déséquilibre cette corporation naissante. Et je pense qu'il faut remercier et féliciter le sens de responsabilité des présidents, des principaux présidents des unions postales, MM. McGarry, Parrot et Gagnon qui ont négocié des conventions collectives en faveur de leurs membres, et ce sans se prévaloir de ce droit qu'ils ont de faire la grève.

Je voudrais poser deux brèves questions au président. J'aimerais savoir, d'une part, si le document qui a été nous a été soumis par l'Association des consommateurs du Canada—évidemment l'Association des consommateurs du Canada

[Translation]

**Le président:** Merci. Monsieur Ouellet.

**Mr. Ouellet:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to start by congratulating the Chairman of the Board, the President of the Corporation and the Vice-President who are present here today, for their patience in coming to testify again before our committee as they have already appeared before the other committee of the House where they have probably answered most of the questions that have been raised here this morning.

I think it is important to remember the reason d'être of the setting up of this Crown corporation. Our Chairman, this morning emphasized the three main goals of this Crown corporation which are to improve services, to improve personal relations and to achieve self-funding. I thank the President for all the information he has given us on the various means and methods to improve services. I think everyone knows that even though efforts have been made to improve services, there is still room for improvement. I for one feel that the main goal of the corporation for the next few months or years should be to improve the quality of the service.

With regard to the reduction in the deficit, I note in the report submitted by the President of the Corporation that the Canada Postal Corporation only used \$1.1 billion of the \$1.3 billion to \$1.5 billion of financing that the government has agreed to provide up to March 31, 1985. This means that major efforts were made towards the self-funding of the corporation and to reduce operational costs.

Furthermore, I think it is important to note that labour relations seem to be going very well. I say "seem" because I think it would be impossible to achieve perfect labour relations at Canada Post. I think it is important to note however that, since the establishment of Canada Post Corporation, the new management has succeeded in signing collective agreements without strikes with the main postal unions.

We must, of course, congratulate Messrs. Warren, Cooke, Vivian and Kennedy who are their main officials responsible for labour relations, but we also ought to underline the understanding and co-operation of the union leaders who understand that strikes during its first years might throw out of kilter the Canada Post Corporation. I think we ought to thank the Chairmen of the postal unions, Messrs. McGarry, Parrot and Gagnon who have negotiated collective agreements for their members without availing themselves of their right to go on strike and congratulate them for their sense of responsibility.

I would like ask the Chairman two brief questions. I would like to know first whether the document which has been submitted to us by the Consumers Association of Canada—which obviously opposes an increase in rates—but they



## [Texte]

s'objecte à l'augmentation des tarifs—, mais dans leurs documents ils citent des taux d'accidents de quatre parcs d'automobiles de la Colombie-Britannique, à la page 15 de leur mémoire. Et en particulier, ils comparent les taux d'accidents encourus par la Corporation des postes avec les taux d'accidents par millions de kilomètres parcourus par la compagnie B.C. Hydro, Département de transport de la Colombie-Britannique, et le B.C. Tel. L'Association des consommateurs du Canada semble croire que ce qui incite la Société des Postes à exploiter son parc d'automobiles de manière efficiente, si ces concurrents ou ces compagnies qui sont dans le même domaine qu'eux réussissent à avoir moins d'accidents que la Corporation des Postes, pourquoi les Postes ne feraient pas plus attention et ne pourraient pas améliorer sa capacité d'opérer leurs camions sans faire moins d'accidents? J'aimerais savoir du président s'il a des commentaires à faire à cet égard, et si c'est vrai ce que dit l'Association des consommateurs du Canada. C'est ma première question.

**Mr. Warren:** Well, Mr. Chairman, I think that on page 14 of their brief they set out comparisons between B.C. Hydro, B.C. Tel, the Department of Transportation and Highways and so on, and that their accident frequencies are lower. I think that, one, we are not satisfied with the accident frequencies at Canada Post, but I think there is a substantial difference between priority post trucks and mailtrucks that are accessing and moving constantly in urban centres across the country. They are sometimes parked in areas where there is a lot of moving traffic versus a telephone truck that goes to the backyard of your house to hook up a telephone line.

The problem that we have is that Canada Post is on the street constantly, and I think if we were to start breaking down our accident frequencies, Mr. Ouellet, into comparable types of activity—for example, with trucks we have that are out on the highways, we probably find that the accident frequencies are closer to some of the comparisons that are made here.

So I would make two points. One, I think our accident frequency is unacceptably high, and we are working very hard to get it down. Number two, I think we are comparing, to some extent, apples and oranges. The telephone companies and the highway companies, for example—or highway departments—are not dealing with trucks that are constantly on the move. I think a better comparison, and an interesting one, might be the distribution downtown of newspapers from open trucks with people throwing bundles off the back.

• 1235

There is, in my mind, a little bit of confusion about the comparisons, but still the rate of 17 accidents per 1 million kilometers is not acceptable.

**M. Ouellet:** Je remercie le président de sa réponse. Il me fait penser justement qu'il est toujours dangereux de comparer des choses différentes.

Cela m'amène à passer un bref commentaire sur le document que nous a remis tout à l'heure un membre invité à ce Comité, M. McKenzie, lequel nous donne un document

## [Traduction]

mention on page 15 of their brief the rate of accidents of four vehicle fleets in British Columbia, comparing in particular the rates of accidents by the Canada Post Corporation with those per million of kilometres by B.C. Hydro, the Department of Transport of British Columbia, and B.C. Telephone. The Consumers Association says that if companies which work in the same field manage to have less accidents than the Canada Post Corporation, why could the latter not improve their management of their trucks and reduce the number of accidents with more careful driving? I would like the Chairman to tell us if he believes that the Consumers Association of Canada is right and what comments he has to make if any. That is my first question.

**M. Warren:** Je crois qu'une comparaison est faite dans le mémoire entre B.C. Hydro, B.C. Tel, le ministère des Transports et les voies de communication, etc, et que leurs taux d'accidents sont plus bas. Le fait est que nous ne sommes pas satisfaits du taux d'accidents de la Société canadienne des postes, mais il existe une différence considérable entre les fourgons du courrier express et les camionnettes postales qui se déplacent constamment dans les agglomérations urbaines du pays. Celles-ci sont souvent garées dans des endroits de grande circulation, alors qu'une camionnette d'installations téléphoniques est garée derrière votre maison pendant l'installation d'une ligne téléphonique.

Notre difficulté, c'est que nos voitures circulent constamment et si nous faisons la ventilation des accidents par catégories d'activités comparables, monsieur Ouellet—par exemple les camions qui circulent sur les autoroutes—nous constaterions probablement que le taux des accidents se rapproche de ceux des sociétés avec lesquelles la comparaison a été faite.

Il y a donc deux points sur lesquels je veux insister: d'une part, notre taux d'accidents me paraît beaucoup trop élevé et nous faisons de notre mieux pour le diminuer. D'autre part, je crois que nous comparons, d'une certaine façon, des torchons et des serviettes: les véhicules des compagnies téléphoniques et du ministère des Transport ne circulent pas constamment. La comparaison serait, à mon avis, plus valable et plus intéressante avec les camions découverts des services de presse, d'où l'on jette les journaux par piles.

Ce genre de comparaison n'est pas tout à fait valable, à mon avis, mais il n'en reste pas moins qu'une fréquence de 17 accidents par millions de kilomètre n'est pas acceptable.

**Mr. Ouellet:** I thank the Chairman for his answer. I think comparisons between different things can be misleading.

This leads me to a brief comment on the document which has been handed to us by Mr. McKenzie, who has been invited to this Committee, a document presenting a comparison

**[Text]**

comparant, nous dit-il, l'administration de la Corporation des postes du Canada, de la Grande-Bretagne et des États-Unis. Et je vous ferais remarquer, monsieur le président, qu'on ne compare pas la même chose d'aucune façon. Et c'est tout à fait injuste de laisser croire qu'il y a 108 dirigeants de la Corporation des postes canadiennes alors qu'il n'y a que 12 dirigeants à la Corporation des postes britanniques, selon le document qui nous est donné par M. McKenzie. Les 12 représentants de la Corporation des postes britanniques sont le bureau de direction, le *chairman*, le *deputy chairman*, 5 membres à plein temps et 5 membres temporaires. Je ferai remarquer que si c'est ça qu'on veut comparer, la Corporation des postes a 11 membres. Alors, c'est comparé deux choses différentes et je trouve cela un peu malheureux.

**The Chairman:** I understand your point, Mr. Ouellet. Obviously, this may be the subject of some discussion this afternoon.

My dilemma is that I have not yet seen Mr. Warren's chart. I am hoping that before we adjourn we can see the chart he referred to so members will be able to see if this is a comparison of apples and oranges or if there is some linkage.

**Mr. Ouellet:** You are quite right, Mr. Chairman, it is very important to bring forward a similar chart if we want to pass a value judgment on Canada Post Corporation. Mr. McKenzie showed us a very elaborate organization chart going very deeply into the organization of Canada Post and he compared it with the board of directors of the British corporation. I suspect he probably made a mistake; he did not do it deliberately. But that is the type of mistake that is unacceptable.

**The Chairman:** Mr. Ouellet, I am sure Mr. Warren is quite capable and competent to address his remarks to the comparison of apples and oranges. As I say, they are not all apples and they are not all oranges, but are they in the same vegetable basket? I guess that is the question.

Before we adjourn, I am going to ask Mr. Warren to table the chart he referred to which said there were only 60 to 65. We are not just talking about the board, part-time, full-time; we are talking about line officers.

**Mr. Ouellet:** There has been a lot of discussion about absenteeism at the post office. My colleague from the NDP and myself, representing the Liberal opposition, have been here all morning. There is a hell of a lot of absenteeism in the Conservative ranks, Mr. Chairman.

**The Chairman:** No, no, you know, Mr. Ouellet, if you are not going to ask questions we are going to wind this up very quickly. You know you are breaking the fundamental rule—one of the fundamental rules, because there are so many—of the House of Commons. You are not allowed to comment on the presence or absence of members. You know better than I, in view of your prolonged absences before this committee because you were very involved in another very important

**[Translation]**

between the administration of the post corporations of Canada, Great Britain and the United States. I would like to point out to you, Mr. Chairman, that the comparisons apply to different elements. For example, Mr. McKenzie's document seems to imply that there are 108 executives, directors at the Canada Post Corporation, whereas there are only 12 at the British Post Corporation. The 12 executives of the British Corporation are the members of the board, the Chairman, the Deputy Chairman, five full-time members and five acting members. If the comparison bears on this, I would like to point out that the Canada corporation has 11 executives. As you see the comparison does not bear on the same elements and this seems to me unfortunate.

**Le président:** Je vous comprends très bien, monsieur Ouellet, et nous allons pouvoir en discuter cet après-midi.

Mais je n'ai pas encore vu le tableau dont parlait M. Warren, et j'espère en prendre connaissance avant de lever la séance, afin que les membres puissent voir effectivement si on mélange les torchons et les serviettes ou s'il s'agit d'éléments comparables.

**M. Ouellet:** Vous avez tout à fait raison, monsieur le président, de porter un jugement de valeur sur la Société canadienne des postes, il faut effectivement que nous produisions un tableau comparable. Monsieur McKenzie nous a présenté un organigramme très complexe qui étudie à fond l'organisation de la Société canadienne des postes et compare celle-ci avec le conseil d'administration de la Société des postes britannique. Il a dû faire une erreur, ce n'était certainement pas de propos délibéré, mais ce genre d'erreur est néanmoins inacceptable.

**Le président:** Monsieur Ouellet, je suis certain que M. Warren est parfaitement capable de faire remarquer que la comparaison est impropre. Comme je l'ai dit, la pile n'est pas composée uniquement de torchons ou de serviettes, mais sont-ils tous sur le même rayon? C'est là la question, je crois.

Avant de lever la séance, je vais demander à M. Warren de déposer le tableau dont il a parlé en disant qu'il n'y en avait que 60 ou 65. Nous ne parlons pas ici du conseil d'administration, à temps plein ou à temps partiel, nous parlons des cadres supérieurs.

**M. Ouellet:** On a beaucoup parlé de l'absentéisme dans notre société. Mon collègue du parti néo-démocrate et moi-même qui représente l'opposition libérale avons siégé toute la matinée à ce Comité. Je voudrais vous faire remarquer que l'absentéisme sévit également dans les rangs des conservateurs, monsieur le président.

**Le président:** Non, monsieur Ouellet, si vous ne posez pas de question nous allons mettre fin sans plus tarder à cette discussion. Vous enfreignez la règle fondamentale de la Chambre des communes, ou plutôt l'une d'entre elle, car elles sont nombreuses: vous n'avez pas le droit de faire d'observations sur la présence ou l'absence de députés. Vous savez aussi bien que moi que lors de vos absences prolongées de ce Comité, parce que vous siégiez à un autre comité fort important, les

*[Texte]*

committee, that members did not directly refer to you and ask where the postal critic or the transportation critic for this committee was. You know as well as I do there has been a full quorum of government members here for the majority of the morning. Members have other things to do and as long as the questioners are there until we decide to adjourn, we have been very progressive. There were going to be 14 members here at one stage. It is useless to sit around when they have other things to do. I really think we are here to question Mr. Warren, not the attendance of members. Frankly, your attendance, since this committee has been structured, is one of the poorest, because you were involved in other work.

• 1240

**Mr. Keeper:** He would not want to say that.

**Mr. Ouellet:** My point is an important one, Mr. Chairman.

**The Chairman:** How about comparing apples and oranges. Absenteeism in a workman capacity is different from that of members, who have many other duties in the same day. And you know it.

**Mr. Ouellet:** I want you to understand that the number of members the NDP and the Liberals have forced us to stretch ourselves on the committees. We cannot be everywhere at the same time. But with the huge majority your party now enjoys, surely you should have enough interest to be around and listen to all the answers. I think we see witnesses waiting here who should be working and administrating the Post Office corporation.

**The Chairman:** Mr. Ouellet, you are making it very difficult for the Chair. You did not know it, but I was trying not to put witnesses through undue examination so that we might be in a position not to have the evening meeting. But if some of the members who are not here today because they are off on other committee assignments heard some of your remarks, I can assure you we would be here for an undue length of time. Your comments are merely provocative. You are not searching and examining the postal service.

**Mr. Ouellet:** That is not my point. My point is precisely this, Mr. Chairman. If those colleagues who have expressed interest in the Post Office are now no longer here, maybe we could excuse our witnesses and not appear tonight or later this week. I believe we had a good round added today and the other day before another committee. It is not the first time witnesses for the Post Office have appeared before a parliamentary committee. My colleague from the NDP and I would be very much interested not to pursue the line of questioning with the current witness; we would rather have the Minister appear before us.

**The Chairman:** That is entirely possible, but let us get on with your questioning and examine the postal corporation.

*[Traduction]*

autres membres n'ont pas fait d'allusion à cela en demandant où se trouvait le critique officiel des transports ou des postes pour ce comité. Vous n'ignorez pas non plus que, pendant presque toute la matinée, il y a eu un quorum des députés de la majorité. Il y a d'autres affaires encore auxquelles doivent vaquer les députés, et il suffit que soient présent jusqu'à l'ajournement ceux qui ont des questions à poser, ce qui nous permet d'avancer dans nos travaux. A un certain moment nous avions 14 députés présents, mais quand on a d'autres choses à faire, il est inutile d'être si nombreux. Le but de notre réunion est de poser des questions à M. Warren, et non de discuter de la présence des députés. Depuis que ce Comité a été constitué, vous êtes l'un de ceux qui a été le plus souvent absent parce que vous étiez occupé ailleurs.

**M. Keeper:** Ce n'est pas lui qui dirait cela.

**M. Ouellet:** C'est une importante question que je soulevais, monsieur le président.

**Le président:** Si nous en revenions aux choses comparables... on ne peut comparer l'absentéisme chez les ouvriers avec celui de députés qui dans la même journée doivent remplir un certain nombre d'autres obligations, et vous le savez.

**M. Ouellet:** Je voulais vous faire comprendre que le nombre des députés néo-démocrates et libéraux ne leur permet pas d'assister à tous les comités, d'être partout en même temps tandis qu'avec l'énorme majorité dont votre parti dispose, vos députés devraient suffisamment s'intéresser aux questions pour écouter toutes les réponses. Nos témoins font antichambre, alors qu'ils devraient être au travail à la Société des postes.

**Le président:** Monsieur Ouellet, vous compliquez indûment la tâche du président. Vous ne le saviez pas, mais j'essayais de ne pas pousser trop à fond l'interrogatoire des témoins, afin que nous n'ayons pas à nous réunir ce soir, mais si certains des députés qui sont absents aujourd'hui parce qu'ils siègent à d'autres Comités, entendaient certaines de vos remarques, je puis vous assurer que nous en aurions encore pour longtemps! Ce qui vous intéresse, c'est de faire de la provocation et non d'étudier le fonctionnement des services postaux.

**M. Ouellet:** Ce n'est pas là que je voulais en venir, monsieur le président. Je voulais simplement dire que si les collègues qui ont dit s'intéresser à la question ne sont plus présents, nous pourrions peut-être renvoyer nos témoins et ne pas nous réunir ce soir ou plus tard dans la semaine. Nous avons posé un grand nombre de questions aujourd'hui, ainsi que l'autre jour devant un autre Comité, et ce n'est pas la première fois que des témoins de la Société canadienne des postes ont comparu devant un Comité parlementaire. Mon collègue du NPD et moi-même préférierions ne pas continuer à poser le même genre de questions au témoin ici présent, et préférierions en poser au ministre.

**Le président:** C'est une possibilité, certes, mais continuez à poser vos questions sur la Société canadienne des postes.



*[Text]*

**Mr. Ouellet:** In order to save your time and permit these people to go back and work and administer the corporation, I have no more questions.

**The Chairman:** Are you going to be here this afternoon?

**Mr. Ouellet:** Yes.

**The Chairman:** Good. I was deliberately going over the 12.30 deadline because I knew we needed one other member to try to complete those who were present. As chairman I excused three members and told them there was no way they could get on even the first round this morning. Otherwise, they too would have been sitting here in a useless way. They will not be completely repetitive. Obviously, we overrun certain lines of questioning. Sometimes the witnesses who were not here in the morning start to plough the same ground in the afternoon, and that is not going to be allowed by the Chair.

Mr. Redway.

**Mr. McKenzie:** On a point of order, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. McKenzie.

**Mr. McKenzie:** Did you get an answer from Mr. Warren as to whether we can get his management chart so we can have all the comparisons?

**The Chairman:** Are you going to table your chart, Mr. Warren?

**Mr. Warren:** Mr. Chairman, I have not seen Mr. McKenzie's document yet. I would like to. My undertaking to you is that, as quickly as we can, we will have a look at Mr. McKenzie's document, and we will give you on paper the information I have provided you verbally. I think you also asked for us to provide whatever salary range information we could. I think we have a note somewhere of this and we will do our best to get it to you this afternoon. Certainly we can get it there some time this afternoon. I will leave here immediately when I can remove myself from this room and go and work with my staff to do that. I do not have the basis yet of the 106 or the 66 or whatever it is, but as soon as I get that, we will put our information together and we will provide you, Mr. Chairman, with as much information as we can so you and the members can make a reasonable comparison.

• 1245

**Mr. McKenzie:** On a point of order, there is some confusion here, Mr. Chairman. Mr. Warren had some kind of a list in his hand and he says, we only have so many vice-presidents. I am not going to accept this: Mr. Warren will give us information if he likes the kind of information I am providing. This is a Crown corporation we are dealing with, and a public servant. We want that document Mr. Warren had in his hand, or whatever he had in his hand, saying he does not have as many vice-presidents as my list has. We want that tabled now. We are not going to be held up for ransom here. He will provide

*[Translation]*

**M. Ouellet:** Pour ménager votre temps et permettre à ces gens de faire ce qui est leur travail, je m'abstiendrai de poser d'autres questions.

**Le président:** Est-ce que vous revenez cet après-midi?

**M. Ouellet:** Oui.

**Le président:** Très bien. C'est à dessein que j'ai laissé passer midi trente, car je savais qu'il nous fallait un autre député pour compléter le quorum. En tant que président, j'ai dispensé trois membres d'assister à cette séance en leur disant qu'il leur serait impossible de poser des questions ce matin au premier tour, et ils auraient ainsi autrement perdu leur temps. Mais les mêmes questions ne seront pas reprises bien qu'on ne puisse empêcher, de toute évidence, certains chevauchements. Il arrive que les témoins qui n'ont pas assisté à la séance du matin reviennent l'après-midi sur des questions déjà traitées, mais le président veillera à ce que cela ne se produise pas.

Monsieur Redway.

**M. McKenzie:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur McKenzie.

**M. McKenzie:** Monsieur Warren vous a-t-il dit s'il peut nous procurer son organigramme afin que nous puissions faire les comparaisons?

**Le président:** Est-ce que vous allez déposer votre organigramme, monsieur Warren.

**M. Warren:** Monsieur le président, je n'ai pas encore pris connaissance du document de M. McKenzie, et j'aimerais le faire. Je m'engage à examiner le document de M. McKenzie dans les plus brefs délais et nous vous donnerons pas écrit l'information que je vous ai déjà donnée verbalement. Vous nous avez également demandé, je crois, de vous donner toute l'information que nous avons sur les barèmes de salaire. Nous en avons pris note quelque part, et nous ferons de notre mieux pour vous obtenir ce renseignement cet après-midi. Cela nous sera certainement possible. Sitôt que vous le permettrez, je vais retourner dans mon bureau et y travailler avec mes collaborateurs. Je ne sais pas encore comment on est arrivé à ce chiffre de 106 ou de 66 ou je ne sais plus de quel chiffre il s'agit, mais sitôt que j'en aurai trouvé, nous vous obtiendrons ces renseignements, monsieur le président, des renseignements aussi complets que possible afin que vous et les membres du Comité puissiez faire une comparaison valable.

**M. McKenzie:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Il y a confusion ici: M. Warren avait une liste en main et il prétend que sa société ne compte qu'un certain nombre de vice-présidents. Je ne suis pas disposé à accepter cela: M. Warren nous donne une information s'il approuve le genre d'information que j'ai obtenue. Nous avons affaire à une société de la Couronne, et à un membre de la Fonction publique. Nous voulons voir le document que M. Warren avait en main, ce document où il est dit que sa Société ne compte pas autant de vice-présidents que l'indique ma liste. Nous voulons que ce document soit déposé, nous n'allons pas nous

[Texte]

information if he likes the looks of my information: that is nonsense.

**The Chairman:** We are not being held up for ransom, Mr. McKenzie. From the Chair, as I understand it, this morning Mr. Warren referred to the United States postal service, with its 335 positions, to the Canadian postal corporation's 60 to 65 positions. That was more than vice-presidents, and that was the evidence which I thought was going to be supported by a document. I did not know whether you had a summary of those positions from which, sir, you gave your evidence this morning, but I think that is the germane thing; it is to compare it to Mr. McKenzie's document.

**Mr. Warren:** Mr. Chairman, I have no problem with that. I am just saying that I have not seen Mr. McKenzie's document. I would like to do so and take the time over the noon hour.

One reason why I would like to see Mr. McKenzie's document is because I would like to know at what level of job classification does that number go to. I think we are going to find this is not just a bunch of numbers thrown around, but we have to come to some understanding of what the classifications are of senior personnel so we can make an apples-with-apples comparison. That is all.

**The Chairman:** Mr. McKenzie related it at 39 to 108, as I have it noted; you mentioned 335 to 60 to 65. That is what we are sort of looking at to see how that gels this afternoon.

**Mr. Warren:** Mr. Chairman, if there is not, fine, but if there is a document with which to make the comparison so that we can come back this afternoon and . . .

**Mr. McKenzie:** I gave you that.

**Mr. Warren:** Are the witnesses allowed to have a copy?

**Mr. McKenzie:** We gave you a copy.

**Mr. Warren:** Oh, I see. I have not seen it personally, that is all.

**The Chairman:** You have been given two documents that Mr. McKenzie tabled.

**Mr. Warren:** Great. Thank you very much.

**The Chairman:** You have the documents and certainly before the committee meeting for 3.30 p.m. I am hoping—in fact, I am asking, Mr. Warren—that you can give us, in whatever print form possible, the basis for your evidence this morning of 60 to 65 compared to 335 in the United States Postal Service.

**Mr. Warren:** I certainly will, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. McKenzie:** On a further point of order. Mr. Chairman, I want the salaries of the 108. That is a specific question. I do not want their salary range because of apples and oranges. I want the salary range of that 108 on that particular management list. I just want to make my point perfectly clear.

[Traduction]

laisser faire. Nous n'allons pas accepter qu'il nous donne une information s'il approuve la mienne.

**Le président:** Nous ne nous laissons pas faire, monsieur McKenzie. Je crois avoir compris que M. Warren parlait ce matin du service postal des États-Unis, en comparant les 335 postes de cadres avec les 60 à 65 postes de la Société canadienne des Postes. Ce sont des postes plus élevés que ceux de vice-présidents et je croyais que ce témoignage s'appuyait sur un document. Je ne savais pas si vous aviez une liste des postes dont vous avez parlé dans votre témoignage ce matin, monsieur, mais c'est là ce qu'il nous faut, pour nous permettre de faire une comparaison avec le document de M. McKenzie.

**M. Warren:** Je n'y vois pas de difficultés, monsieur le président, je disais simplement que je n'avais pas pris connaissance du document de M. McKenzie, que j'aimerais le faire et que j'y consacrerai l'heure du déjeuner.

L'une des raisons pour lesquelles j'aimerais voir ce document, c'est pour savoir à quel niveau de classification s'applique ce chiffre. Nous allons constater, je crois, qu'il ne s'agit pas simplement de chiffres pris au hasard, mais nous devons savoir quelles sont les classifications des cadres supérieurs afin de pouvoir faire une comparaison valable, c'est tout.

**Le président:** M. McKenzie parlait de 39 contre 108, d'après mes notes, et vous avez mentionné 335 contre 60 ou 65. C'est là ce que nous examinons, et nous tirerons cet après-midi la question au clair.

**M. Warren:** Monsieur le président, s'il n'y a pas de document: tant pis, mais s'il y en a un avec lequel nous pouvons faire la comparaison, afin que nous puissions revenir cet après-midi et . . .

**M. McKenzie:** Je vous l'ai remis.

**M. Warren:** Est-ce que les témoins ont le droit d'avoir un exemplaire?

**M. McKenzie:** Nous vous en avons remis un.

**M. Warren:** Oh, je vois, mais je ne l'ai pas eu personnellement sous les yeux.

**Le président:** On vous a remis les deux documents que M. McKenzie a déposés.

**M. Warren:** Parfait, je vous remercie.

**Le président:** Vous avez donc les documents en main et j'espère qu'avant la reprise de la séance du Comité, prévue pour 15h30 . . . Je vous demande donc, monsieur Warren, de nous remettre par écrit les éléments sur lesquels vous avez fondé votre témoignage de ce matin, à savoir 60 à 65 contre 335 pour le Service postal des États-Unis.

**M. Warren:** Je le ferai certainement, monsieur le président.

**Le président:** Je vous remercie.

**M. McKenzie:** J'invoque à nouveau le Règlement monsieur le président; il me faut les salaires des 108, c'est là une question bien précise. Je ne veux pas de barème de salaire, parce que nous nous retrouvons devant des éléments non comparables. Je veux connaître les salaires des 108 postes de

[Text]

**The Chairman:** I will make my point clear, too, Mr. McKenzie. In terms of the salaries... and frankly we were looking for direction and, frankly, this thing is rather virgin territory, other than the general admonition of salary ranges for the GIC appointments. But as the chairman of this committee, with the postal corporation, Air Canada, Canadian National, I am going to follow what is, to me, a sensible precedent.

**An hon. member:** They are public funds.

**The Chairman:** They are public funds, but in effect in the Public Service their ranges are involved. I was going to go as far, without any direction from anybody, as to say that certainly in the offices that are going to be on these charts the ranges are involved. Then we can have a general idea, without getting specific and personal, as to the individual salary. That is really what I was going to come to this afternoon, assuming those questions were asked.

Mr. Keeper.

**Mr. Keeper:** On the same point of order, Mr. Chairman. Mr. McKenzie is asking for specific salaries of specific individuals, and while I support us having that information, I think I heard the witness say earlier that his capacity to give us that information is limited by government policy—a government of which Mr. McKenzie is a member.

**The Chairman:** No, no, Mr. Keeper. I do not think that evidence is before the committee. It may be perhaps past history and tradition, but certainly before you could not get even the salary ranges. There was a change in policy, as Mr. Warren pointed out.

• 1250

We have the list here of the salary ranges of the Governor in Council appointments. The question was: Does that extend down further into the vice-presidential range or the other ranges of whatever titles these individuals are called, directors or director generals or whatever they are called in their respective organizations? Certainly, to make some basis of comparison, since the documents filed show specific salaries of the U.S. system—whether these are the same job comparisons is another question—certainly if you are going to have the GIC appointments now open to ranges, I as chairman cannot see why that does not extend into public corporations, as it extends into the Public Service, to get the ranges of those positions.

In other words, we have here the DX ranges. Surely these officials we are talking about are somewhere, most likely the ones Mr. McKenzie is talking about... We are talking about top management. If we can talk about DM-3s, DM-2s, DM-1s, GIC-8, GIC-7, GIC-6, GIC-5, and have their ranges, I was thinking the committee could examine whatever the title is in the postal corporation and whether that position is in the range of a GIC-4, between \$54,700 and \$64,300. We could do it that way, without any conflicting freedom of information or privacy

[Translation]

cette liste de cadres, et je veux qu'il ne subsiste aucun doute sur cette question.

**Le président:** Moi aussi, je vais dire les choses clairement, monsieur McKenzie. En ce qui concerne les salaires... Nous demandons à être guidés et, en toute franchise, c'est là un terrain inexploré, à part l'avertissement général sur les barèmes de salaire pour les nominations du gouverneur en conseil. Mais en tant que président de ce Comité, je vais adopter pour la Société des Postes, Air Canada et le Canadien National ce qui me paraît un précédent de bon sens.

**Une voix:** Il s'agit de deniers publics.

**Le président:** Il s'agit des deniers publics, mais ce sont de barèmes que nous parlons pour la Fonction publique. Sans que nul ne me le demande, j'allais aller jusqu'à dire que pour les postes qui vont figurer sur ces organigrammes, ce sont les catégories qui nous intéressent. Sans donner de renseignements personnels, nous pourrions donc nous faire une idée générale du salaire de chacun. C'était là mon intention pour cet après-midi, à supposer que ces questions allaient être posées.

Monsieur Keeper.

**M. Keeper:** Je reviens sur le même article du Règlement, monsieur le président. M. McKenzie demande à connaître les salaires de certaines personnes, et bien que je sois d'accord pour que nous ayons cette information, je crois avoir entendu le témoin dire qu'il y a une politique gouvernementale qui restreint la communication de cette information, une politique du gouvernement dont M. McKenzie est membre.

**Le président:** Non, non, monsieur Keeper, je ne crois pas que ce soit là le témoignage entendu par ce Comité. Cela appartient peut-être au passé, à la tradition, car autrefois ce genre de renseignement ne se donnait pas, mais il y a eu un changement de politique comme l'a indiqué M. Warren.

Nous avons ici la liste des barèmes de salaires des nominations du gouverneur en conseil. Il s'agissait de savoir si elle inclut les postes de vice-président ou les autres catégories, quels que soient les titres donnés à ces personnes, directeur ou directeur général ou tout autre titre dans leur organisation respective. Pour servir de base de comparaison, puisque les documents déposés indiquent les salaires dans le système américain... reste à savoir si les postes sont comparables... mais si vous allez avoir un barème de salaires pour les nominations du gouverneur en conseil, en tant que président, je ne vois pas pourquoi cela ne s'appliquerait pas également aux sociétés de la Couronne de la même façon qu'à la Fonction publique.

Autrement dit, nous avons les catégories DX. Ces hauts fonctionnaires, dont nous parlons, existent bien quelque part, certainement ceux dont parle M. McKenzie... Nous parlons ici des cadres supérieurs. Si nous parlons des DM-3, DM-2, DM-1, GIC-8, GIC-7, GIC-6, GIC-5 et connaissons leur barème, je pensais que le Comité pourrait examiner les titres correspondants dans la Société des postes, découvrir si le poste en question s'apparente à un GIC-4, et si le salaire est compris entre 54,700 et 64,300 dollars. Nous pourrions procéder de



[*Texte*]

and all that kind of thing in terms of specifics to the individual. I was not going to get specific with the individual.

**Mr. Keeper:** I wonder, Mr. Chairman... We have been questioning the management of Canada Post here and at the Miscellaneous Estimates committee. You mentioned earlier that there might be some prospect of the Minister coming before the committee. I think it would be important for us to have an opportunity to question the Minister responsible for the Post Office, since it is his government policy that sets the framework for the operation of the Post Office. I am wondering what the prospects are in that.

**The Chairman:** Mr. Keeper, when this committee took on the responsibility of reviewing the annual report of the postal corporation, because there was not time to fully examine the postal corporation in the Miscellaneous Estimates committee it certainly occurred to me that quite naturally flowing from the examination of the postal corporation officials a proper person before this committee would be the respective Minister.

Again, that is something that quite frankly, depending on these hearings today and Thursday... We will be having another steering committee meeting, and that certainly is a matter I would think would be presented. Quite frankly, speaking openly, I cannot see in logic why we would not have the Minister responsible for the Post Office reporting for the Post Office corporation before the committee. And there are undoubtedly others who may want to appear too.

Our dilemma obviously is the problem of time between now and June 28. We also know, as has been mentioned here today, that something called a postal increase application is pending, all of which is very germane. I say what I am saying without talking to the steering committee.

**Mr. Keeper:** Before he makes a decision...

**The Chairman:** And I think it is very relevant. Yes, Mr. Ouellet. Mr. Redway, we had better start you this afternoon.

**Mr. Redway:** Mr. Chairman, time is grinding away, and I wonder if I could be first on the list this afternoon.

**The Chairman:** Let us simplify this. I will hear Mr. Ouellet. We have had a long morning, which has been fairly substantive. I will certainly... You have sat through patiently, and you will be the first one on the continuation of the first round this afternoon.

**Mr. Redway:** So I will be the first questioner at 3.30 p.m.

**The Chairman:** Yes. And I am hoping members will be here so we can get underway right at 3.30 p.m. Mr. Ouellet.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, my intervention is to ask you to indeed explore as soon as possible with the Minister his availability, because we would like to question him before a decision is made on the postal rate. Clearly that is what we want.

[*Traduction*]

cette façon, sans empiéter sur la vie privée ou sur la liberté d'information ou autre question de ce genre quand on parle d'un particulier. Ce que je voulais obtenir, ce n'étaient pas des précisions personnelles.

**M. Keeper:** Je me demande, monsieur le président... Nous avons posé des questions, ici et au Comité des prévisions budgétaires, aux cadres de la Société canadienne des postes et vous avez dit tout à l'heure que vous envisagiez de demander au ministre de comparaître devant ce Comité. Nous tenons à poser des questions au ministre responsable de la Société des postes, puisque c'est la politique de son gouvernement qui gouverne le fonctionnement des Postes. J'aimerais savoir ce qu'il en est de cette possibilité.

**Le président:** Monsieur Keeper, lorsque ce Comité s'est chargé d'étudier le rapport annuel de la Société canadienne des postes, le Comité des prévisions budgétaires n'ayant pas le temps de l'examiner à fond, j'ai certainement pensé que nous pourrions peut-être demander au ministre de comparaître devant ce Comité, ce qui semblerait tout naturel après l'interrogatoire des cadres de la Société des postes.

Là encore, en toute franchise, selon les témoignages d'aujourd'hui et de jeudi, c'est quelque chose... Nous aurons une autre réunion du Comité directeur où la question sera étudiée, mais, en toute franchise, je ne vois pas pourquoi le ministre responsable des Postes ne comparaitrait pas pour la Société des postes devant le Comité. Il y en a certainement d'autres qui voudront également comparaître.

La difficulté, c'est qu'il ne nous reste pas beaucoup de temps d'ici au 28 juin. Nous savons également, comme il a été dit aujourd'hui, qu'une demande d'augmentation des tarifs va être déposée et que ces questions sont liées l'une à l'autre. Mais ce que je dis maintenant, c'est sans avoir consulté le Comité directeur.

**M. Keeper:** Avant qu'il ne prenne cette décision...

**Le président:** Et cela me paraît très pertinent. Oui, monsieur Ouellet. Monsieur Redway, nous vous donnons la parole le premier cet après-midi.

**M. Redway:** Monsieur le président, le temps file très vite et je voudrais être placé en tête de la liste cet après-midi.

**Le président:** Simplifions les choses: je vais entendre M. Ouellet. La matinée a été longue et bien remplie. Je vais certainement... Vous avez patiemment attendu et vous serez le premier à reprendre les questions cet après-midi.

**M. Redway:** Mon tour viendra donc à 15h30.

**Le président:** Oui, et j'espère que les membres seront présents, afin que nous puissions commencer à 15h30 précises. Monsieur Ouellet.

**M. Ouellet:** Monsieur le président, je voulais seulement vous demander de pressentir le ministre sans attendre, car nous voudrions lui poser des questions avant que la décision sur les tarifs postaux ne soit prise. C'est là ce que nous voulons.

*[Text]*

**The Chairman:** Mr. Ouellet, I certainly am going to explore the time of the appearance. It may be difficult, but certainly he will be before this committee on this issue.

**Mr. Ouellet:** Thank you.

**The Chairman:** We will adjourn until 3.30 p.m.

## AFTERNOON SITTING

• 1532

**The Chairman:** Order, please.

Colleagues, I see a quorum for taking evidence.

I appreciate that Mr. Warren got back and I appreciate that you have been moving during the noon recess, and I am glad to see that you got back here at 3.30 p.m.

I see Mr. McKenzie. Yes?

**Mr. McKenzie:** On a point of order, I have discovered that there are two management charts, Mr. Chairman. I think this smaller one is the one Mr. Warren was possibly referring to this morning. So if we can get the salary range for the smaller chart that Mr. Warren referred to, and also the larger one, and if the executive list has been reduced I would like to have the dates that both of these management chart lists were compiled. That is the only information I do not have.

There is one other point I want to raise at this time. I do not want us to get too far down with our committee hearings having incorrect information brought out during these meetings. I want to ask Mr. Warren . . . he stated . . .

**The Chairman:** You are on a point of order. We have two other members who have not been heard on the first round. I called upon you as a point of order, Mr. McKenzie, so you are not putting questions to Mr. Warren at the moment. You will have a chance to, or perhaps you can outline your point of order a little more clearly on the second point. I understand your first point.

**Mr. McKenzie:** I have evidence of incorrect information being tabled this morning.

**The Chairman:** That is not a point of order; that is going to be a matter of debate and that will be a matter for you perhaps to explore when you have a second round.

**Mr. McKenzie:** Okay, fine.

**The Chairman:** We have two members here, one who just came this afternoon. Quite frankly, there was another member here this morning who said he was going to be here. If he is not here by the time we finish the first round, we are into the second with Mr. Ouellet.

*[Translation]*

**Le président:** Monsieur Ouellet, je vais certainement lui demander quand il pourra comparaître et, même si cela soulève des difficultés, ce Comité entendra le ministre sur cette question.

**M. Ouellet:** Je vous remercie.

**Le président:** La séance est donc levée jusqu'à 15h30.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le président:** À l'ordre, je vous prie.

Mes cher collègues, je vois que nous avons le quorum requis pour entendre les témoignages.

Je remercie M. Warren d'être de retour à l'heure, je sais qu'il s'est pas mal déplacé pendant l'arjournement du déjeuner et je suis donc heureux de le voir de retour ici à 15 h 30.

Monsieur McKenzie, oui?

**M. McKenzie:** En rappel au règlement, monsieur le président. Je me suis rendu compte qu'il y avait 2 organigrammes, monsieur le président. Il me semble que le plus petit des deux est peut-être celui dont parlait M. Warren ce matin. Nous pourrions donc peut-être obtenir les échelles de salaire pour le petit organigramme dont a parlé M. Warren ainsi que pour l'organigramme plus étoffé, et si la liste des postes de cadre a été réduite, j'aimerais quand ces organigrammes ont été établis. C'est le seul renseignement dont je ne dispose pas encore.

Il y a autre chose dont je voulais parler immédiatement. Je ne tiens pas à ce que nous nous engagions trop loin sur la base de renseignements erronés qu'on nous aurait donnés à l'occasion de nos réunions. J'aimerais demander à M. Warren—car il a déclaré . . .

**Le président:** Vous invoquez le règlement, monsieur McKenzie, il y a encore deux députés que nous n'avons pas entendus au premier tour. Je vous ai donné la parole pour un rappel au règlement et je vous prierais donc de ne pas poser pour l'instant des questions à M. Warren. Vous aurez la possibilité de le faire plus tard, et peut-être pourrez-vous également préciser votre rappel au règlement à ce moment là. Quoiqu'il en soit, j'ai compris ce à quoi vous vouliez en venir.

**M. McKenzie:** J'ai ici la preuve qu'on a déposé ce matin au Comité des renseignements erronés.

**Le président:** Ce n'est pas un rappel au règlement; c'est un point à discuter et ce sera à vous à évoquer la chose lorsque vous aurez la parole au deuxième tour.

**M. McKenzie:** Parfait.

**Le président:** Nous avons également deux députés qui se sont joints à nous cet après-midi, mais il y en avait un autre ce matin qui nous avait dit qu'il serait là également. S'il ne s'est pas présenté au moment où nous terminons le premier tour, nous passerons au deuxième tour en commençant par M. Ouellet.

**[Texte]**

Mr. Redway, please.

**Mr. Redway:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Warren, it is just like old times again here.

**Mr. Warren:** Yes, it is, Mr. Mayor.

**Mr. Redway:** That is right. Mr. Warren, when I first started to practise law in Toronto, there used to be six-day-a-week delivery; I used to get a letter that was mailed in Toronto, or usually even if it was mailed half-way across the country, in one or two days. And we paid about one-third as much for the cost of a stamp for first class mail as we do today. That leads me to have some great concerns about the service we have and the costs we have, just as all of the other members who have spoken so far have indicated.

• 1535

Certainly, I think I have been bombarding you with some letters from my constituents with respect to the service aspect, in particular. I would like you to take me through the procedure, Mr. Warren, or take me step by step through what happens as far as the processing of a letter, when somebody puts it in a mailbox in Toronto and it gets to my home or my office in Toronto. Then I would also like you to take me step by step through the procedure where it would go into a mailbox in Toronto and get to Ottawa, because it now seems to take at least seven days for a letter to get to me, whether it is mailed in Toronto to be received in Toronto or whether it is mailed to me in Toronto to be received in Ottawa.

And while you are pointing out the steps along the way, I would like you to identify for me all of the areas of concern that you have as to where the bottlenecks, inefficiencies, and problems are in the system of handling the mail that apparently cause this delay in the processing and delivering of a letter, from the time it is put in the box until the time it is received. And in particular, in dealing with that, I would like you to deal with the concerns you have relating to the management function there, because we heard this morning a lot of comments about absenteeism and concerns about staff problems.

You know and I know, from dealing with large organizations in the past—perhaps not quite as large as the Post Office, but large organizations—that there are always personnel problems. There are always problems of absenteeism. There are always these difficulties. Maybe they are more severe in the Post Office case than in other cases, but certainly it is management's role to try to reduce those. And it is management's role to make sure that the post office gets its mail delivered quickly, efficiently and at the least cost to the users of the system and to the taxpayers of the country.

What I want is for you to take me through those steps, identifying the problem areas one by one. And then I would like to go back and look at those problem areas in some depth.

**[Traduction]**

Monsieur Redway, je vous en prie.

**M. Redway:** Merci monsieur le président.

Monsieur Warren c'est un peu comme dans le bon vieux temps.

**M. Warren:** En effet, monsieur le maire.

**M. Redway:** C'est tout à fait cela. Monsieur Warren, lorsque j'ai commencé à exercer le droit à Toronto, le courrier était livré 6 jours par semaine et je pouvais recevoir une lettre postée à Toronto, voire du centre du pays, d'ordinaire en un ou 2 jours. A cette époque, un timbre coûtait, pour une lettre de première classe, le tiers de ce qu'il coûte aujourd'hui. Je m'inquiète donc à juste titre de la qualité du service que nous recevons et de ce qu'il nous en coûte, comme d'ailleurs tous les autres députés qui ont pris la parole avant moi.

Je sais que je vous ai littéralement bombardé de lettre de mes électeurs à propos du service postal en particulier. J'aimerais maintenant, monsieur Warren, que vous m'expliquiez étape par étape l'acheminement d'une lettre dans le circuit postal, depuis le moment où elle est déposée dans la boîte aux lettres à Toronto jusqu'à celui où elle arrive à mon bureau à Toronto. Après cela, j'aimerais que vous fassiez la même chose pour une lettre postée à Toronto à destination d'Ottawa, car il me semble qu'il faut actuellement au moins sept jours à une lettre pour me parvenir, quelle soit postée à Toronto à destination de Toronto ou postée à Toronto à destination d'Ottawa.

Et en m'expliquant toutes ces étapes, j'aimerais que vous insistiez sur les problèmes particuliers que vous connaissez, les goulots d'étranglement, les composantes inefficaces, bref tous les problèmes au niveau de la manutention du courrier, problèmes qui sont apparemment la cause des retards de tri et de livraison du courrier au Canada. D'ailleurs, en particulier, j'aimerais que vous nous disiez quels sont les problèmes que vous avez au niveau de la gestion étant donné que nous avons abondamment entendu parler ce matin de l'absentéisme et des problèmes de personnel.

Vous savez comme moi, car j'ai eu affaire déjà à de grosses entreprises, peut-être pas aussi grosse que les postes mais d'envergure néanmoins, qu'il y a toujours des problèmes de personnel. Il y a toujours des problèmes d'absentéisme. Ces problèmes ne sont pas nouveaux. Peut-être sont-ils plus grave aux Postes qu'ailleurs, mais il est évident que c'est à la direction de l'entreprise à essayer de les enrayer. C'est également à la direction de l'entreprise qu'il incombe de veiller à ce que les Postes assurent la livraison rapide du courrier, la livraison efficace du courrier, ainsi qu'une livraison aussi peu coûteuse que possible pour les usagers et les contribuables.

Je voudrais donc que vous m'expliquiez tout cela point par point en vous arrêtant chaque fois que vous avez un problème. Lorsque vous aurez terminé, j'aimerais à ce moment-là reprendre un par un, mais plus en détail, les éléments qui vous posent des problèmes.



## [Text]

**Mr. Warren:** Well, Mr. Chairman, that is probably a good afternoon's discussion, when you have 27 million pieces of mail in all sorts of different categories across the country to 11 million households and businesses. I think what you have asked me to discuss with you, I would just say Mr. Redway, is a pretty complex discussion. Let us try to get into it as best we can in this forum.

**Mr. Redway:** Let us start off with Toronto to Toronto mail.

**Mr. Warren:** Maybe I could make a preliminary comment that if we just had to move the mail quickly and reliably, then running Canada Post would be a much simpler job.

One of the things that I hear very seldom around these types of tables is the acknowledgment that Parliament, and I guess the Government of Canada in particular, has asked us to reduce our dependence on the taxpayer from \$1 billion to zero in five years. Now, I hear very little of that. What I hear about is the service end of the equation and that is one, obviously, that our customers care about, more than they care about the deficit and more than they care about labour relations.

I would say to you to begin with, that what we are trying to accomplish is not easy. We are trying, first of all, to move more mail through this national system because we are successful, and have been, in getting greater volume in the last couple of years. So we are moving more mail. Now we also have to move it more reliably and more quickly. So far that is not an overwhelming management challenge. But then we must add the third caveat. And that is that we must move it each year more efficiently, often with fewer people, because you cannot take your deficit down without improving productivity and getting people to do more with less.

• 1540

So the operating dilemma of moving mail inside Toronto, or between Toronto and Ottawa, is that we must move of it more quickly, and with proportionately less resources. So if somebody mails a letter in Toronto in a letter-box on a Friday evening, the first thing we face is that we have a weekend in which we are not processing mail.

**Mr. Redway:** There have always been weekends, Mr. Warren. They have not changed since the time I started to practise law in Toronto.

**Mr. Warren:** Would you like me to take you through, Mr. Redway, some other dimension of the . . .

**Mr. Redway:** No, I would like you to . . .

**Mr. Warren:** Instead of beginning on a Friday, let me begin on a Monday.

## [Translation]

**M. Warren:** Monsieur le président, vous avez probablement là une bonne après-midi de discussion devant vous étant donné que nous parlons ici de 27 millions d'envois dans toute une gamme de catégories, envois destinés à 11 millions de destinataires commerciaux et privés. En fait, monsieur Redway, vous m'avez demandé de me lancer avec vous dans une discussion extrêmement complexe et essayons donc de le faire ici de la façon la plus efficace possible.

**M. Redway:** Commençons par l'acheminement du courrier de Toronto à Toronto.

**M. Warren:** Je pourrais peut-être vous dire en guise de préliminaire que s'il nous suffisait d'acheminer le courrier avec rapidité et fiabilité, l'administration de Postes Canada serait beaucoup plus simple.

L'un des éléments dont j'entends très rarement parler lorsque je comparais à des tribunes comme celle-ci c'est précisément le fait que le parlement, le gouvernement du Canada, mettons, nous a demandé de réduire en cinq ans de 1 milliard de dollars à 0 notre dépendance à l'endroit du contribuable. Cela, j'en entends très peu parler. On me parle en revanche beaucoup du service et c'est l'un des membres de l'équation, qui, de toute évidence, intéresse le plus notre clientèle, beaucoup plus que notre déficit, beaucoup que nos relations de travail.

J'aimerais vous dire d'emblée que ce que nous essayons de faire n'est pas facile. Nous essayons pour commencer d'acheminer davantage de courrier encore dans ce vaste réseau national parce que c'est ce que nous avons déjà réussi à faire depuis quelques années. Nous acheminons davantage de courrier. Maintenant, il nous reste à le faire d'une façon plus fiable et plus rapide. Jusqu'à présent, il ne s'agit pas là d'un défi insurmontable qui se pose à la direction. En revanche, je dois ajouter ici la troisième réserve. Chaque année nous devons acheminer ce courrier d'une façon plus efficace, souvent avec un personnel moindre, parce qu'il est impossible de réduire le déficit sans améliorer la productivité, sans demander aux employés d'en faire davantage avec moins d'argent.

Le dilemme donc qui se présente dès lors qu'il s'agit d'acheminer du courrier de Toronto à Toronto ou de Toronto à Ottawa est que nous devons le transporter plus rapidement avec des ressources proportionnellement moins étoffées. Supposons donc que quelqu'un poste une lettre à Toronto le vendredi matin, dans une boîte aux lettres, notre premier problème est la fin de semaine pendant laquelle nous ne faisons pas de tri.

**M. Redway:** Mais les fins de semaine ne sont pas un phénomène nouveau, monsieur Warren. Lorsque j'ai débuté comme avocat à Toronto les fins de semaine existaient déjà.

**M. Warren:** Voudriez-vous, monsieur Redway, que je vous donne une autre dimension du . . .

**M. Redway:** Non, je préfère que vous . . .

**M. Warren:** Au lieu de commencer le vendredi, commençons donc le lundi.

## [Texte]

**Mr. Redway:** —take me through the procedure and point out the difficulties which have caused this problem of delivery and moving from a one- to two-day delivery to a seven-day delivery.

**Mr. Warren:** First of all, in your opening comment, the fact that you always received letters across the country in a day or two is a myth—just a very clear myth. Service, frankly, always appeared to be so much better; yet, when we go back and look at the track record of the Post Office in the 1970s in terms of on-time delivery, it certainly was not anywhere near what we achieved in the last two or three years. The last few months, as I mentioned earlier, have dropped away. So I guess as we look back in the past at the strikes and the service, we tend to conjure up a rather more positive image than the record shows. But let me go back to your question ...

**Mr. Redway:** I practised law a little before the 1970s, Mr. Warren ...

**Mr. Warren:** Let me go back to your question of what happens in moving the mail. I think you know ...

**Mr. Redway:** —the 1960s.

**Mr. Warren:** Well, Mr. Chairman, I will try to reply ... what I have been asked here is a question that relates to the movement of about 27 million pieces of mail ...

**The Chairman:** Frankly, I am a little bothered with the question in terms of precision. But perhaps you could try to give a generality to a very general question and try to do it again without any interruptions. I appreciate your dilemma, but you have been pretty good so far ...

**Mr. Warren:** Thank you, Mr. Chairman. I think the movement of mail in Toronto, of people, individual Canadians, putting mail in a mailbox, having it moved and, later in the afternoon, of it being picked up and taken into the plants and processed through those plants—because some of that mail goes to Toronto, while much of it goes to the universe and beyond—the processing of the mail through the plants and then out the other end to the letter walks and, from the letter sortation, out to the letter carriers and into those communities, different parts of Toronto, is a pretty rudimentary process.

You ask: Well, where are the problems associated with that, other than, let us say, absenteeism? Mr. Chairman, one of the problems is that we have to move, say, 5% or 6% more mail with 2% or 3% less staff. Also, and this is a management challenge, Mr. Redway, we must learn how to take the equipment and the plant—in the Gateway plant, for example—where we have a shift of 2,000 or 3,000 people coming through, and we must learn how to move an increased amount of mail through that system with fewer people, fewer resources, and we must do it at a level of speed and reliability that is as good as or, now, better than our own track record.

## [Traduction]

**M. Redway:** ... vous parliez de la procédure suivie en signalant les difficultés qui sont à la base des problèmes de livraison et de retard, ce qui fait que le courrier met 7 jours à se rendre au lieu d'un ou deux jours auparavant.

**M. Warren:** Pour commencer, dans votre introduction, vous avez dit que vous receviez toujours vos lettres quel que soit leur point d'origine en un jour ou deux, mais c'est un mythe, c'est effectivement un mythe. Le service, je suis franc avec vous, a toujours semblé être tellement meilleur auparavant et pourtant, lorsque nous examinons les archives des postes, dans les années 70, lorsque nous consultons les statistiques des livraisons dans les délais, nous étions à ce moment là bien loin de ce que nous réussissons à faire depuis deux ou trois ans. Depuis quelques mois, comme je l'ai déjà dit, nous avons connu une chute, certes, et j'imagine qu'en remontant au temps jadis, en pensant aux grèves et au service d'antan, nous avons toujours un peu tendance à nous rappeler une image plus rose que la réalité. Mais j'en reviens à votre question ...

**M. Redway:** J'ai commencé à exercer bien avant les années 70, monsieur Warren ...

**M. Warren:** Permettez-moi de revenir à votre question initiale, comment le courrier est acheminé. Vous savez sans doute ...

**M. Redway:** ... c'était dans les années 60.

**M. Warren:** Monsieur le président, je vais essayer de répondre à cela ... on m'a posé une question relativement à l'acheminement d'environ 27 millions d'envois ...

**Le président:** En fait, cette question me turlupine un petit peu du point de vue de sa précision, mais peut-être pourriez-vous essayer de nous donner une réponse générale et de le faire sans être interrompu. Je comprends fort bien votre problème, vous avez été très bien jusqu'à présent ...

**M. Warren:** Je vous remercie monsieur le président. Lorsque nous parlons de l'acheminement du courrier de Toronto, nous pensons à ces gens, à ces Canadiens, qui jettent leurs lettres dans une boîte aux lettres, la boîte aux lettres est levée, le courrier est acheminé et, plus tard dans l'après-midi, il arrive au centre de tri—parce qu'une partie de ce courrier est destinée à Toronto, mais le plus clair va aux quatre coins de l'univers, et plus loin encore ... et dès lors ce courrier est trié dans le centre de tri pour arriver dans la sacoche du facteur qui le livre dans les agglomérations, dans les différents quartiers de Toronto, et tout cela est un processus relativement rudimentaire.

Vous m'avez demandé quels étaient les problèmes que ce processus posait si ce n'est, mettons, les problèmes d'absentéisme. Monsieur le président, l'un des problèmes tient au fait que nous devons acheminer, dirions-nous, 5 ou 6 p. 100 de courrier de plus avec 2 ou 3 p. 100 d'effectifs de moins. Il y a également le fait, un autre défi qui se pose à la Direction, monsieur Redway, que nous devons apprendre à adapter notre matériel et nos centres—à Gateway par exemple, nous avons une équipe de 2 000 ou 3 000 trieurs et ces gens doivent apprendre à acheminer un courrier encore plus abondant alors qu'ils sont moins nombreux, qu'ils ont moins de ressources, et tout cela nous devons le faire plus rapidement, d'une façon

[Text]

So, we get into a whole host of things. We get into the use, for example, of plants that were built during the 1970s. The taxpayers of Canada spent an enormous amount of money in building 19 mechanized plants across this country—about \$1.5 billion. And in the material that I gave to this committee, Mr. Chairman, you can see what the productivity record was. Turn to page 10 of that submission—you may have it in front of you, Mr. Redway—and have a look at the productivity; I am sure Mr. Bulloch tomorrow will make this point because we have made it with him before and it stuck with him. But during that whole period of the 1970s, at those mechanized plants which are used to process the mail, with a major investment in them, the productivity level actually went down during the 1970s. If you go out to the far left-hand side of the chart, you can see that productivity, as measured by 1,000 letters for a full-time equivalent person, dropped down to a low of 90 in the middle of a mechanization period. Now it has moved back up again but, really, not any further, Mr. Redway, than where it was before the investment of \$1.5 billion in the 1970s.

So you might ask: Well, why was that? Partly, it was because of the way in which those plants were introduced. It helped to dehumanize that working environment. They helped to make militant the inside workers.

• 1545

The plants were introduced by a process of not paying attention to the people requirements in those plants. I think the net result of that was a fight for a decade. You will see, on this chart in front of you, where major strikes occurred; we did not note minor strikes in the 1970s, just the major ones.

So when you get to 1981-82, the productivity line of trying to move your Toronto mail more quickly, but at lower unit cost, has begun to rise. In fact, the incline is a little steeper than the incline in productivity improvement that the United States is experiencing now.

That is just a whole lot of hard work: understanding how the plants work, bringing the equipment, the plant and the employees together in a more productive way. We have introduced small computer systems into our plants so our managers will know what the load of mail will be—sometimes it is 3 million or 4 million pieces; what the mix of it is. They then can load that plant each day, as efficiently as possible. A letter gets through to you next day or the day after, but at lower unit cost than we have experienced in the past.

I could take a lot of avenues with you, to talk about where the problems exist. Some of them clearly and directly are a

[Translation]

plus fiable ou du moins aussi bonne sinon meilleure que ce que nous arrivions à faire dans le temps.

Les problèmes se multiplient donc. Nous utilisons des centres qui ont été construits pendant les années 70. Les contribuables canadiens ont dépensé énormément d'argent pour construire 19 centres de tri automatisés au Canada, ce qui représentait environ 1,5 milliards de dollars. Dans les documents que j'ai remis au Comité, monsieur le président, vous pouvez voir quels étaient les chiffres de productivité. Passez à la page 10, vous l'avez peut-être sous les yeux déjà monsieur Redway, et regardez les chiffres de productivité. Je suis sûr que M. Bulloch va vous en parler demain parce que nous lui en avons parlé déjà et ce chiffre l'avait frappé. Pendant toute cette période donc des années 1970, dans ces centres de tri automatisé dont nous nous servions pour acheminer le courrier, pour le trier, et c'était un gros investissement que nous avions fait, le niveau de productivité a baissé pendant toutes les années 70. Si vous regardez à l'extrême gauche du tableau, vous pouvez lire les chiffres de productivité par tranche de 1 000 lettres par équivalent employé à plein temps et ce chiffre de productivité a dégringolé à 90 au milieu de la période d'automatisation. Le chiffre de productivité a remonté depuis lors, mais, monsieur Redway, sans vraiment dépasser ce qu'il était avant que nous investissions 1,5 milliards de dollars dans l'automatisation dans les années 1970.

Vous pourriez à ce moment là nous demander pourquoi? Et bien en partie, à cause de la façon dont ces centres ont été implantés. Tout l'environnement de travail a été en quelque sorte déshumanisé, ce qui a rendu nos employés très militants.

Les centres ont été implanté on accorda vraiment beaucoup d'attention aux besoins des gens qui y travailleraient. À mon avis, la résultante en a été dix années d'antagonisme. Vous pouvez voir dans le tableau que vous avez sous les yeux les centres qui ont fait l'objet des principales grèves; nous n'avons pas mentionné les petites grèves des années 70, simplement les plus importantes.

Lorsqu'on en arrive donc à 1981-1982, on se rend compte que la courbe de productivité lorsqu'il s'agit d'acheminer le courrier de Toronto plus rapidement est à moindre frais unitaire, a commencé à grimper. De fait, cette croissance est même un petit peu plus vive que celle de l'amélioration de la productivité actuellement enregistrée aux États-Unis.

Voilà qui représente le produit de beaucoup de travail ardu: bien comprendre comment fonctionnent les centres, harmoniser le matériel, le centre et les employés d'une plus productive. Nous avons mis en place des petits systèmes informatisés dans des centres de tri afin que nos administrateurs sachent qu'elle est la charge qui les attends—et qui est parfois de l'ordre de 3 ou 4 millions d'envoi, et de la façon dont cette charge se compose. À ce moment là, ils peuvent chaque jour alimenter le centre de tri d'une façon aussi efficace que possible. Une lettre vous arrive le lendemain ou le sur-lendemain, mais cela coûte moins cher qu'au paravant.

Je pourrais approfondir avec vous toute une série de choses pour vous parler des problèmes ponctuels. Il en est qui sont



## [Texte]

challenge on management to take a system that was not working, where the unit costs were clearly way above our counterparts in the United States, to take attitudes... Many people in the Post Office in the 1970s were not prepared to tell people where they worked. That was how difficult that environment was. They used to say they worked in the federal government, or they would mumble and say they worked in the post office. If you do not have people who feel like winners, they are not going to contribute to the productivity and turnaround in movement of mail in Toronto, in a reasonable time period. It just is not part of their concern. They are in a win-lose situation.

Now there are other factors. I talked this morning about the costs and efficiencies associated with mail delivery. Mr. Findlay, the vice-president of the LCUC union, is behind you, taking notes at the press table. There has been an interesting attempt on our part to work with that union, to improve their productivity. We have made some improvement but it has been slow. Essentially, that union is not in business to promote productivity; it is primarily in the business of trying to ensure protection for its members, and job security. We have successfully entered into productivity bargaining with them, to their credit, in early 1982.

In the Toronto area, we have been able to expand the number of points of call—which is part of service in Toronto—quite extensively. This was not done by expanding the number of letter carriers, but by getting productivity improvements and redeploying surplus letter carriers into new areas. And part of your definition of service, I am sure, has to do with how the letter gets to your door, or whether you have to go and get that letter.

So there are a variety of areas in the delivery system, which represent \$800 million. To pick up and delivery letters, there is an \$800 million bill to us every year. To process letters is an equivalent \$800 million to \$850 million.

One last centre, Mr. Chairman, which is very expensive, is everything else that does not touch mail delivery. You will notice in the corporate plan that is in front of you, for this year—if you want to call it “overhead”, we are committed to reducing the overhead in the organization by 3,000 person-years over the next two years. The government is committed to reducing civil servants over the next five years by some 15,000. So on a base of 320, I think you will admit that the overhead downsizing that we are trying to accomplish is pretty aggressive.

We will move now from Toronto, where we have a large plant, and I explained this morning...

**The Chairman:** Just stay on Toronto and please conclude it pretty soon.

**Mr. Warren:** Okay, I have been asked about both cities; I will rest in Toronto.

## [Traduction]

manifestement un défi pour la direction en ce sens que celle-ci doit partir d'un système qui ne fonctionnait pas, un système dans lequel le coût unitaire était bien supérieur à ce qu'il est chez nos homologues américains, partir des attitudes... Dans les années 70, il y avait bien des gens au Postes qui ne voulaient pas dire où ils travaillaient. Cela vous montre à quel point le climat était pénible. Ils disaient qu'ils travaillaient pour le gouvernement fédéral, ils grommelaient quelque chose et finissaient par reconnaître qu'ils travaillaient aux Postes. Si vos employés n'ont pas le moral, ils ne vont rien faire pour améliorer la productivité et la rapidité de l'acheminement du courrier à Toronto. Cela leurs est complètement égal car ils sont figés dans leur attitude.

Mais il y a d'autres facteurs encore. Je vous ai parlé ce matin du facteur coût et du facteur efficacité à propos de l'acheminement du courrier. Monsieur Findlay, le vice-président du syndicat des facteurs, est derrière vous, à la table des journalistes et il prend des notes. Nous avons, la chose est intéressante, tenté de travailler la main dans la main avec ce syndicat afin d'améliorer la productivité. Certains progrès ont été réalisés, mais assez lent. En fait, le syndicat n'est pas là pour améliorer la productivité, il est simplement là pour protéger ses membres et assurer leurs sécurités d'emploi. Nous avons donc réussi à négocier productivité avec ce syndicat, et c'est tout à son honneur, au début de 1982.

Dans la région de Toronto, nous avons pu accroître assez significativement le nombre de points de desserte, ce qui fait parti du service que nous donnons à Toronto. Nous ne l'avons pas fait en augmentant le nombre de facteurs, mais en améliorant la productivité et en redéployant les facteurs excédentaires dans deux nouveaux secteurs. Lorsque vous définissez le service, vous pensez à la livraison du courrier chez vous par opposition à une livraison à un endroit qui vous oblige à vous déplacer.

Il y a donc toute une série de secteur dans le système de livraison et cela représente 800 millions de dollars. Aller chercher le courrier et le livrer nous coûte 800 millions de dollars par an. Le tri du courrier nous coûte lui aussi environ 800 ou 850 millions de dollars.

Un dernier élément, monsieur le président, et qui est très coûteux, c'est tout ce qui ne touche pas la livraison du courrier. Vous aurez remarqué dans notre plan d'entreprise que vous avez sous les yeux, qu'au chapitre «Frais généraux», nous avons pris l'engagement de réduire ces frais généraux de l'ordre de 3,000 années-personne d'ici deux ans. Le gouvernement a, quant à lui, pris l'engagement de réduire le fonctionariat de 15,000 membres en cinq ans. Partons de 320 donc, vous reconnaîtrez que le dégraissage des frais généraux que nous essayons d'accomplir est relativement brutal.

Quittons maintenant Toronto, où nous avons un très gros centre, et je vous disais ce matin...

**Le président:** Pas tout de suite, je vous prie, restez à Toronto et terminez-en rapidement.

**M. Warren:** D'accord, mais on m'avait posé la question pour deux villes, mais je me reposerai sur Toronto.

[Text]

**The Chairman:** I think you are right. Rest in Toronto.

A point of order, which is overdue. The question was very . . . obviously the answer had to be very general.

I just want to remind members we are hearing the annual report of 1984, and there have been a lot of things happening in the postal system over the period of seven-days, two-days delivery. But you got the answer in part for Toronto.

**Mr. Redway:** I hope you will put me down for the next round.

**The Chairman:** I will put you down for the next round, and I am going to watch the questions even closer.

Yes, Mr. Keeper, on a point of order.

**Mr. Keeper:** Yes, on point of order.

Mr. Chairman, my point of order is with regard to smoking. I do not want to get involved in a useless argument, but I do not know what the practice is at this committee.

• 1550

**The Chairman:** We always smoke at the committee.

**Mr. Keeper:** I can tolerate cigarette smoke, but I do find it upsets my stomach to have to tolerate cigar smoke.

**Mr. McKenzie:** I will put mine out.

**Mr. Keeper:** Thank you very much. I do not want to push the issue.

**The Chairman:** Your point is noted, Mr. Keeper, and the steering committee will take it under advisement.

**Mr. Keeper:** Thank you.

**The Chairman:** It is certainly the practised tradition, and that is one reason we have the railway committee room, which has a very high ceiling. I quite agree with you. I hate smoke of any kind in small, confined quarters. I am for banning it on Air Canada, in railway cars, cars, and houses, but with high-vaulted ceilings with lots of ventilation . . .

**Mr. Keeper:** I can tolerate the cigarette smoke in this large room.

**The Chairman:** I hate cigarette smoke, frankly.

Mr. Dorin.

**Mr. Dorin:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Warren, first of all, I would like to compliment you a little bit. I think you have done somewhat of a reasonable job, and you might actually find here that there are a number of things that you are doing that I support. In fact, I constantly respond to people who write me letters—and I get my share of letters from constituents as well—by suggesting that the

[Translation]

**Le président:** Vous avez raison je crois, reposez-vous sur Toronto.

Un rappel au règlement un peu tardif peut-être: la question était très . . . Il est évident que la réponse devait être générale.

Je voulais rappeler aux députés que nous étudions le rapport annuel de 1984 et que le système postal a connu beaucoup de changements au niveau de la période de sept jours et de deux jours. Quoi qu'il en soit, nous avons reçu la réponse en partie dans le cas de Toronto.

**M. Redway:** J'espère que vous allez inscrire mon nom pour le prochain tour.

**Le président:** Je vais m'empresse de le faire, et je vais suivre les questions d'encore plus près.

Oui, monsieur Keeper, un rappel au règlement?

**M. Keeper:** C'est cela, monsieur le président.

Monsieur le président, j'aimerais invoquer le règlement à propos de l'usage du tabac. Je ne tiens à me lancer inutilement dans la controverse, mais je ne sais pas ce que le Comité a coutume de faire à ce sujet.

**Le président:** Nous fumons toujours en Comité.

**M. Keeper:** Je tolère la fumée de cigarettes, mais la fumée de cigare me donne mal à l'estomac.

**M. McKenzie:** Je vais éteindre le mien.

**M. Keeper:** Je vous remercie, et je ne veux pas en faire toute une histoire.

**Le président:** Nous avons pris acte de ce que vous nous avez dit, M. Keeper, et le Comité directeur va s'en saisir.

**M. Keeper:** Je vous remercie.

**Le président:** Il est évident que c'est une de nos traditions et aussi l'une des raisons pour lesquelles nous nous réunissons à la salle du Comité des chemins de fer, qui, vous le constatez, est très haute de plafond. Mais je suis tout à fait d'accord avec vous, je déteste la fumée quelle qu'elle soit dans les espaces clos. Je suis tout à fait d'accord pour qu'on interdise de fumer dans les avions d'Air Canada, dans les wagons de chemins de fer, dans les voitures et dans les maisons, mais lorsque la pièce est haute de plafond et qu'elle est bien ventilée . . .

**M. Keeper:** La fumée de cigarettes ne me dérange pas dans une grande salle comme celle-ci.

**Le président:** Je serai franc avec vous, j'ai horreur de la fumée de cigarettes.

Monsieur Dorin.

**M. Dorin:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Warren, j'aimerais pour commencer vous féliciter quand même un peu. Vous avez fait je crois un travail assez raisonnable et vous découvririez peut-être que certains des éléments apportés à votre actif trouveront ma faveur. En fait, je n'arrête pas de répondre à des gens qui m'écrivent—et croyez-moi moi aussi j'ai ma part de courrier venant de

*[Texte]*

government cannot afford to put any more money into the Post Office and therefore they will have to make do with, at best, green mail-boxes as opposed to door-to-door delivery.

However, I wrote you a letter. I do not expect you necessarily to remember it, but I will refresh your memory and, as well, kind of outline it to other committee members. I had a letter I received from a constituent of mine who had travelled around in other countries, including New Zealand. He made some suggestions, and I sent his letter on to you—wherever that might have gone. I am wondering what you thought of his suggestions.

One of the things he suggested was that we consider delivering mail to the property line, as opposed to the door, which is the practice, as I understand it, in New Zealand; or at least he suggests to me it is. The advantage to this, of course, is that it is a fairly time-saving measure. It allows the letter carrier to travel only on the public road, or sidewalk, if you like, possibly using some kind of cart to haul his mail, or even something mechanized like a go-cart, and therefore could cover a lot more territory. I suggest possibly that in this environment today of self-service gas stations, people might be prepared to walk 15 or 20 feet to their property line; and we could make exceptions for, I suppose, handicapped persons and others. I would like to know what you think of that concept.

**Mr. Warren:** I mentioned this morning, and at the Miscellaneous Estimates committee we had a discussion, about how we improve letter delivery and still keep it cost effective. In the United States, in the last five or six years, one of the reasons why their stamp is at 22¢ and not at 32¢ is productivity, which Mr. Redway and I were talking about. The other reason for that is that they have done a good deal of work in changing, modifying, the way in which they get letters close to their customers, and where they ask their customers to make some effort in the process; and lot-line delivery is a fairly extensive phenomenon in the United States. So is the use of what we call community mail-boxes. Now, when I say it is a fairly familiar phenomenon, I would say that in the last three or four years the USPS has increased the lot-line delivery approach in communities in the States, and they have also stepped up their introduction of community mail-boxes, which is a lot-line concept, only it is a little bit further away.

I think in terms of us proceeding to introduce those types of delivery to, say, a greater number of people than extending letter carriers, which are fairly expensive, to a smaller number of people, we are at a very critical point at this stage. We are trying to consult with our unions who find this a very emotional issue in terms of job growth and membership growth in the future. But we are also looking at it from the perspective that you may be looking at it, and that is a more cost-effective way of proceeding.

*[Traduction]*

l'électorat—en disant que le gouvernement ne peut pas se permettre de donner encore de l'argent au poste et que par conséquent la population va devoir se contenter de ce qu'elle a, c'est-à-dire au mieux ses casiers verts à défaut de livraison à domicile.

Cela ne m'a pas empêché de vous écrire une lettre. Je ne m'attends pas à ce que vous vous en souveniez, mais je vais vous rafraîchir la mémoire et le faire également à l'intention de mes collègues députés. Un de mes électeurs, qui avait beaucoup voyagé, jusqu'en Nouvelle-Zélande, m'avait un jour écrit pour me proposer deux ou trois choses, et je vous avais transmis cette lettre... je ne sais pas si elle vous est jamais parvenue. J'aurais bien voulu savoir ce que vous pensiez de ces propositions.

Il avait notamment proposé que nous envisagions de livrer le courrier jusqu'à la limite de la propriété et non pas jusqu'à la porte de la maison comme le font je crois les néo-zélandais, ou du moins c'est ce qu'il me disait. L'avantage tient évidemment au temps que cela permet d'économiser. Il suffit que le facteur marche le long du trottoir ou de la chaussée, il peut tirer une petite charette pour transporter son courrier, ou même utiliser une petite voiturette motorisée, et donc son territoire de desserte pourrait être étendu. Puisque nous en sommes à l'ère du libre service, je ne doute pas que les gens acceptent de marcher trois ou quatre mètres jusqu'au bout de leur terrain, même si nous pouvons envisager des exceptions par exemple les handicapés ou les personnes âgées. J'aimerais savoir ce que vous pensez de cette idée.

**M. Warren:** J'ai dit ce matin, et nous en avions d'ailleurs discuté au Comité des prévisions budgétaires, comment nous pourrions améliorer la livraison du courrier tout en restant rentable. Aux États-Unis, depuis cinq ou six ans, si une lettre ne coûte que 22c. et non pas 32c, c'est une question de productivité, ce dont nous avons parlé M. Redway et moi. L'autre raison est que les Américains ont énormément modifié la livraison aux clients proprement dite, demandant dans certains cas à ces derniers de participer aussi en faisant un petit effort. Aux États-Unis, très souvent le courrier est livré seulement à la limite du terrain. Il y a également ce recours très fréquent ce que nous appelons les boîtes aux lettres communautaires. Lorsque je dis que c'est un phénomène courant, j'entends que depuis deux ou trois ans l'administration postale américaine a intensifié cette technique de livraison à la limite du terrain et également l'implantation des boîtes aux lettres communautaires, une notion qui procède un peu du même principe, celui de la livraison à la limite de la propriété.

Pour ce qui est d'utiliser davantage cette technique chez nous au lieu de multiplier le nombre de facteurs, ce qui coûte fort cher, pour desservir un petit nombre de gens, nous sommes vraiment à la croisée des chemins. Nous essayons de consulter les syndicats qui sont très chatouilleux à ce sujet parce qu'il s'agit, après tout, de croissance du nombre d'emplois et du nombre de membres pour l'avenir. Toutefois, nous envisageons également les choses du même point de vue que le vôtre c'est-à-dire la façon la plus économique de procéder.



[Text]

[Translation]

• 1555

So I mentioned also to the members this morning that I planned to make an announcement next week on letter delivery policy generally in Canada, how we plan to accomplish that in the next couple of years, being more specific about the criteria for different kinds of delivery. I would just say that lot line has been part of our consideration. I plan to make a comprehensive announcement on that next week.

**Mr. Dorin:** Okay. I would just like to add a brief comment and have a second question. I think I would like to suggest that you bear in mind the responsibility I think of the . . . Well, in my view; maybe it is not everybody's view, so I should not say this. My personal view is that the responsibility of the Post Office is to deliver the mail in the most economical manner, and I think that, despite what might be the objections of unions and others, I am not sure the Post Office is there to serve the unions. I believe it is there to serve the public. So I think we may have to deal with those problems, and I hope that you are prepared to do so if necessary.

I would like to ask you a second question that relates to that. We have had in the past few months two or three—I will use the word “threatened”—threatened postal strikes, which were averted. I would like to know essentially at what cost they were avoided. In other words, in the last two or three agreements with the CUPW and the LCUC, what was the rate of increase granted?

**Mr. Warren:** We covered that just at the end of the meeting this morning so I will try to be very brief. The wage increases in all of our major agreements were 2.9% per year on an annualized basis. Some of the additional fringe benefits in the case of one union brought it up to about 3.2%; in another, I think, to about 3.5%; and another was somewhere in the range of 3.4%. If you compare the total compensation cost, then, of those agreements with the average for Canada for the private sector from the statistics of Labour Canada, who track that, in the first two quarters of this year, we were in effect about a percentage point under the average private sector settlement. Part of our strategy is to try to bring our postal wages into comparability with the private sector by allowing them to grow less than the private sector is growing, particularly our competitors in fields of communication and transportation.

**Mr. Dorin:** That is essentially what I was getting at. Cut me off when I am out of time.

**The Chairman:** I certainly will.

**Mr. Dorin:** Basically, I guess I sense from your answer that you feel that the wage rates are somewhat higher than, say, comparable activity in the private sector. It seems to me that,

J'ai également dit ce matin aux membres du Comité que j'entendais faire une annonce officielle la semaine prochaine à propos de la politique générale d'acheminement du courrier au Canada, en précisant comment nous entendions y arriver d'ici les deux prochaines années, et en donnant quelques détails à propos des critères relatifs aux différentes catégories de livraison. J'aimerais préciser que l'acheminement jusqu'à la limite de la propriété a été l'une de nos réflexions. J'entends donc faire une annonce assez exhaustive à ce sujet la semaine prochaine.

**M. Dorin:** Parfait. J'aimerais maintenant ajouter un rapide commentaire avant de poser ma deuxième question. J'aimerais que vous pensiez à cette responsabilité qui à mon avis . . . Écoutez, c'est mon avis, tout le monde n'est peut-être pas d'accord, alors je n'en dirai rien. J'estime toutefois que les Postes ont la responsabilité de l'acheminement du courrier de la façon la plus rentable possible et je dirais que malgré toutes les objections des syndicats et de qui que ce soit, je ne suis vraiment pas persuadé que les Postes soient là pour servir les intérêts des syndicats. Les Postes sont là pour servir le public et je pense que ce sont des problèmes que nous devons régler et j'espère que vous êtes prêts à vous y atteler.

J'aimerais vous poser une deuxième question dans cette même veine. Depuis quelques mois, nous avons eu deux ou trois menaces de grève, c'est le mot que j'utiliserais, des menaces qui ont avorté. J'aimerais savoir ce que cela nous a coûté de les faire avorter. En d'autres termes, dans les deux ou trois dernières conventions signées avec le syndicat des postiers et le syndicat des facteurs, quelle a été l'augmentation salariale accordée?

**M. Warren:** Nous en avons parlé à la toute fin de la réunion de ce matin, et je vais donc essayer d'être bref. Les augmentations salariales dans toutes nos principales conventions collectives ont été de 2,9 p. 100 par an en moyenne. Certains des avantages extra-légaux supplémentaires dans le cas d'un syndicat en particulier porte ce chiffre à 3,2 p. 100 environ et dans un autre cas à 3,5 p. 100, et il y en a un troisième encore qui est de l'ordre de 3,4 p. 100. Si vous comparez le total des frais d'indemnisation à proprement parler que sous-tendent ces conventions collectives à la moyenne enregistrée pour le Canada dans le secteur privé d'après les statistiques de Travail Canada qui suit cela de très près, pour les deux premiers trimestres de l'année, nous avons réussi en réalité à rester d'un pour cent en deçà de la moyenne du secteur privé. Notre stratégie entend en partie assurer la parité des salaires dans le secteur des Postes avec ceux du secteur privé en prévoyant une croissance plus lente que dans le secteur privé, surtout chez nos concurrents dans les domaines des transports et des communications.

**M. Dorin:** C'est précisément cela que je voulais entendre. Interrompez-moi si mon temps est écoulé.

**Le président:** Je n'y manquerai pas.

**M. Dorin:** J'imagine donc d'après votre réponse qu'à votre avis les relevements salariaux sont quelque peu plus élevés que dans les domaines apparentés du secteur privé. Il me semble en

## [Texte]

even if we are going at, say, 1% less of an increase per year, maybe that is too much and maybe we have to recognize that more of an adjustment is required. I note that of the \$350 million deficit approximately 200 would be covered with the 2¢ postal increase. I suggest that with a \$2-billion payroll that deficit represents about 7.5% of the payroll, and I am wondering whether or not you have considered being a little tougher in your negotiations.

I look back to Chrysler: when they were on the brink of receivership, unions were realistic.

**Mr. Warren:** Mr. Chairman, I understand that on Thursday you will be hearing from one association who might give you a similar view. I have met constantly with about 35 associations in Canada—the Canadian Manufacturers' Association, the Chamber of Commerce, the Auto Dealers, etc.—and I kept them informed of our negotiations, and we did that behind closed doors. It is interesting that, as you get close to the strike or settlement period and you share with your major customers the dilemmas that face you, they must also and we must also consider what the cost of a national strike would be.

A previous government gave these unions the right to bargain some 14, 15, 18 years ago, and they have the right to strike as well. So when you get to the stage where you think you can get a settlement for 2.9%, which is 20% lower than what the private sector is settling for around you, and you think you can get a settlement and not turn all your workers off, and you ask your customers if they think that is reasonable, they say: We would like it to be a little lower, but if we are really saying that much more of that is going to close this postal system down... It has certainly been closed down enough times; we do not need any more proof of that... and the cost of that in terms of cashflow and so on to small business. I have found that by and large these associations, which represent thousands of our customers, have felt that these are pretty good agreements and that we did not go out and buy them.

• 1600

So their counsel, as well as our own judgment, is it would be nice... I have had some members say, why did you not roll them back; at \$13.25 or \$13.30 an hour, why did you not roll them back 15% and start from there?

**Mr. Dorin:** That is what I said.

**Mr. Warren:** Yes. But the problem from our perspective as management in Canada Post is then we have a national strike on our hands, and then just as that happens we have some of the same members coming to us and saying: My God, what are we going to do now; I have business constituents whose cashflow has stopped; what are you going to do about it? I do not know what happens to the rest of that process.

## [Traduction]

effet que même si nous accordons mettons un pour cent de moins d'augmentation par an, c'est peut-être encore trop et peut-être devrions-nous finir par admettre qu'il faut faire mieux qu'un simple ajustement. Je relève en effet que sur votre déficit de 350 millions de dollars, 200 millions de dollars environ pourraient être absorbés par une augmentation de 2 c. des frais de port. Laissez-moi vous dire qu'avec une masse salariale de 2 milliards de dollars, votre déficit représente 7,5 p. 100 environ de cette masse salariale et je me demande si vous avez pensé à serrer un peu la vis au cours des négociations.

Je songe au cas de Chrysler: lorsque Chrysler était au bord de la faillite, les syndicats sont tout d'un coup devenus réalistes.

**M. Warren:** Monsieur le président, vous allez entendre jeudi une association qui vous dira peut-être la même chose. J'ai constamment des entretiens avec environ 35 associations canadiennes, l'Association des manufacturiers canadiens, les Chambres de commerce, les concessionnaires automobiles et j'en passe, et je les mets au courant de l'état de nos négociations. Cela, nous le faisons évidemment à huis clos. Il est intéressant de constater qu'à mesure qu'une grève ou un règlement s'annonce, lorsque nous parlons à nos principaux clients des problèmes qui sont les nôtres, eux aussi nous parlent de leurs problèmes et nous devons tenir compte de ce que coûterait à l'économie une grève nationale.

Un gouvernement précédent a donné il y a 14, 15 ou 18 ans de cela à ses syndicats le droit de négocier et ils ont de par là même le droit de grève. Lorsque vous préparez le terrain dans l'espoir d'arriver à un règlement à 2,9 p. 100, soit de 20 p. 100 de moins que la moyenne dans le secteur privé tout autour de vous, lorsque vous pensez que vous pouvez signer dans ces conditions sans vous aliéner tous vos employés, lorsque vous demandez à vos clients si ils trouvent ce chiffre raisonnable, ils vous répondent: nous préférierions que ce soit encore un petit peu inférieur, mais si nous insistons trop, cela va finir par immobiliser tout le système postal... le système a déjà été trop souvent immobilisé et nous n'avons vraiment pas besoin de ce genre de choses... ce que cela coûte en termes de liquidités pour la petite entreprise. Je me suis rendu compte que d'une façon générale, ces associations qui représentent des milliers de nos clients ont le sentiment que ces conventions sont fort bonnes et que nous n'avons pas vraiment courbé l'échine.

De sorte que leur jugement comme le nôtre est qu'il serait agréable... certains membres sont venus me dire pourquoi ne pas avoir imposé une réduction, de 15 p. 100 par exemple, puisqu'ils sont quand même à 13.25\$ ou 13.30\$ de l'heure?

**M. Dorin:** C'est ce que j'avais dit, moi.

**M. Warren:** En effet, mais dans notre optique administrative, le problème, c'est qu'alors nous avons une grève nationale sur les bras et à ce moment-là les mêmes députés viendraient nous trouver en disant mon Dieu, qu'allons-nous faire maintenant, j'ai parmi mes électeurs des gens d'affaires dont la trésorerie tombe à zéro, qu'allez-vous faire? J'ignore ce qui se passe ailleurs.

*[Text]*

So it is a delicate judgment to make. I appreciate your point.

**Mr. Ouellet:** I I have just a few questions. I would like to ask the chairman if he has had a chance to discuss the proposal he has produced for a rate increase with the Minister responsible for the corporation. Secondly, was this proposal agreed to by the Minister in principle?

**Mr. Warren:** Mr. Chairman, the role of the corporation in rate increases is to make a proposal to the government. We have a period of 60 days in which to get reaction. We have an opportunity to amend that proposal before submitting it through the Minister responsible to Cabinet. We have done that; and I mentioned this morning a few changes we have made. The Minister now, as of today or yesterday, June 10, is seized with the proposal of the corporation. It is now up to him and the Cabinet to make a decision, as you know, either to accept the rate package in its entirety or to decline it in its entirety, which is the nature of the legislation.

**Mr. Ouellet:** My specific question is: was the proposal discussed before with the Minister?

**The Chairman:** Mr. Ouellet, I think you of all the people around this table would appreciate that obviously . . . and I am all for open committees and having more information before committees, in a parliamentary sense, regardless of what Cabinet may feel, in a general way. But you of all people . . . members of this committee would appreciate the significance of your question.

I do not know what the answer is. I know what I would say if I were Mr. Warren. But if he does say he has had consultations with Mr. Beatty, the Minister responsible, which he very well may have had, I am certainly not going to have him go beyond that about the Minister and the president talking about something that is still under Cabinet consideration.

You, as the putative father of this postal corporation when you were the man responsible for the Post Office, would agree with me if the situation were reversed. You would be glad to have me in the Chair protecting privileged conversations between the Minister and the president or the chairman of the corporation; and that is certainly how I am going to rule. Obviously, if he had consultations, that is certainly open as far as it goes. Quite frankly, I would be horrified if he had not talked to the Minister.

**Mr. Warren:** This is a no-win situation for me, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I am not going any further.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, I am not asking him to reveal discussions that could take place now. I am asking whether or not discussions took place before the package was submitted.

*[Translation]*

Le jugement est donc délicat mais je comprends fort bien votre argument.

**M. Ouellet:** J'aurais juste quelques questions à poser. J'aimerais demander au président s'il a eu la possibilité de discuter de sa proposition de hausse du tarif postal avec le ministre responsable de la Société des Postes. En second lieu le ministre a-t-il donné son accord de principe?

**M. Warren:** Monsieur le président, pour ce qui est d'une hausse du tarif, la Société des Postes doit effectivement faire la proposition au gouvernement. Nous avons 60 jours pour obtenir la réponse du gouvernement. Nous pouvons toujours modifier nos propositions avant que le ministre responsable la transmette au Cabinet. C'est ce que nous avons fait et j'ai dit ce matin que nous avions effectivement apporté quelques changements. À l'heure actuelle le ministre, en fait depuis ce matin ou depuis hier 10 juin, est saisi de la proposition avancée par la Société des postes. C'est à lui maintenant ainsi qu'au Cabinet de prendre la décision qui s'impose, comme vous le savez, soit d'accepter le relèvement demandé dans son intégralité, soit de le rejeter dans son intégralité, comme le veut la loi.

**M. Ouellet:** La question que je voudrais poser est plus précisément celle-ci: la proposition avait-elle été discutée auparavant avec le ministre?

**Le président:** Monsieur Ouellet, je pense que vous comprendrez avec vos collègues que de toute évidence . . . Je suis un acharné défenseur de l'ouverture et de la divulgation en comité, d'un point de vue parlementaire et indépendamment de ce que pourrait penser le Cabinet, je suis favorable à cette idée d'une façon générale. Mais vous, surtout vous qui êtes membre de ce Comité, vous devez bien comprendre la portée de cette question.

J'ignore la réponse. Je sais ce que je répondrais si j'étais M. Warren. Mais s'il nous dit qu'il a consulté est M. Beatty, qui est le ministre responsable, ce qui pourrait être le cas, je ne vais certainement pas le pousser plus avant en lui demandant de nous parler d'entretiens entre le ministre et lui-même, puisque c'est quelque chose qui est encore à l'ordre du jour du Cabinet.

Vous qui êtes le père putatif de cette Société des postes puisque vous étiez à l'époque responsable de Postes Canada, vous seriez certainement d'accord avec moi si nos rôles étaient inversés. Vous seriez heureux que, en ma qualité de président, je protège les entretiens confidentiels qui ont lieu entre un ministre et le président d'une société et c'est effectivement dans ce sens que je trancherais. Il est évident que s'il y a eu consultation, on ne saurait être plus ouvert. En toute franchise, je serais absolument catastrophé s'il n'y avait pas eu d'entretiens entre le ministre et lui.

**M. Warren:** C'est une situation sans issue pour moi, monsieur le président.

**Le président:** Je n'irai donc pas plus loin.

**M. Ouellet:** Monsieur le président, je ne lui demande pas de nous révéler ce qui se serait dit, je lui demande simplement si



[Texte]

**Mr. Forrestall:** The implication now, of course, is that the Minister dictated . . .

**Mr. Ouellet:** No, no; it is a very simple, straightforward question: Were there discussions with the Minister responsible before the package was submitted?

**Mr. Warren:** Yes.

**Mr. Ouellet:** Thank you.

**The Chairman:** I would be horrified if there had not been, quite frankly. But that is as far as it goes, Mr. Ouellet.

**Mr. Ouellet:** All right, I respect this. But I think it is important that it be on record that the discussions took place before the propositions were made.

My second question has to do with the possibility that the proposed package be refused. Does the corporation have a fall-back position? How do you intend to live and exercise your objective in the case that the request is denied?

**Mr. Warren:** Mr. Chairman, considering that the rate package is about \$173 million in additional revenue and that we have not had a rate increase for two and a half years, I think we have certainly sought out and dried up many of our sources of cost cutting and productivity improvement. We have swallowed over \$200 million in lost revenue as a result of pushing this rate increase off for two and a half years.

Also, Mr. Chairman, considering that our expenditure increase for this year over last is going to be only about 2%, I think the options open to us would be very narrow. One, obviously, would be to have to see the deficit of the corporation increase. From what I hear around this table and beyond from members, I think that reducing the service further at a time when we are trying to build it would be a rather repugnant alternative. So I would see that most of that revenue loss would probably have to drop to the bottom line of the corporation, and there may be very few other alternatives open to us.

**M. Ouellet:** Ce matin, monsieur le président, dans sa présentation, le président du conseil disait, et je le cite, à la page 4:

A l'heure actuelle notre assise financière ne nous permet pas d'engager des dépenses d'immobilisation nécessaires à cette fin. Notre budget d'exploitation ne peut, ni ne doit du reste, servir à des investissements dont l'utilité était à mesurer sur un certain nombre d'années. C'est là un problème auquel nous aurons à nous attaquer très prochainement.

J'aimerais savoir ce que la corporation entend faire pour palier à cette difficulté fort évidente et très importante, de manque d'argent, pour répondre à ces besoins d'immobilisation.

[Traduction]

oui ou non il y a eu des entretiens avant le dépôt des propositions.

• 1605

**M. Forrestall:** Ce qui impliquerait, bien sûr, que le ministre aurait dicté . . .

**M. Ouellet:** Non, non; c'est une question très simple, et très directe: Y a-t-il eu des discussions avec le ministre responsable avant que la proposition ne soit soumise?

**M. Warren:** Oui.

**M. Ouellet:** Je vous remercie.

**Le président:** Je serais horrifié si tel n'avait pas été le cas, pour parler franchement. Nous n'irons pas plus loin à ce sujet, monsieur Ouellet.

**M. Ouellet:** Très bien, je respecte votre volonté, mais je pense qu'il y a lieu de consigner au procès verbal le fait que des discussions ont eu lieu avant que les propositions ne soient formulées.

Ma deuxième question porte sur l'éventualité que le barème proposé soit rejeté. La Société a-t-elle une position de rechange? Comment comptez-vous survivre et atteindre votre objectif si la requête est rejetée?

**M. Warren:** Monsieur le président, étant donné que les nouveaux tarifs doivent rapporter 173 millions de dollars de recettes supplémentaires et que la dernière hausse de tarif remonte à deux ans et demi, nous avons déjà épuisé toutes les possibilités d'économie et d'amélioration de productivité. Nous avons absorbé un manque à gagner de quelque 200 millions de dollars en retardant cette hausse de tarif pendant deux ans et demi.

De même, monsieur le président, étant donné que nos dépenses pour cette année ne vont augmenter que d'environ 2 p. 100 par rapport à l'année dernière, nous n'avons guère de choix. Une option serait évidemment de laisser s'accroître le déficit de la Société. D'après ce que j'entends autour de cette table et des autres députés, je pense que de couper encore davantage le service à un moment où nous essayons de l'améliorer serait également très mal accueilli. Aussi donc, ce manque à gagner se retrouverait inévitablement dans les comptes d'exploitation de la Société car il n'existe pratiquement pas d'autres options.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, this morning the chairman of the board stated, and I quote from page 4:

At the present, our financial structure does not permit us to make the capital investments that will be necessary to ensure this renewal and expansion. Our operating budget cannot, nor should it, support investments which ought to be used over an extended period of time. This matter will have to be resolved in the near future.

I would like to know what the corporation will do in order to overcome this very serious problem of lack of funds in order to cover this locking up of capital.

*[Text]*

**M. R. Marin:** Monsieur le président, par votre entremise, monsieur Ouellet, vous comprendrez très bien qu'en vertu de la loi, les subsides qui nous étaient octroyés, dans l'intervalle, étaient pour les dépenses d'opération et non pas pour les dépenses en capital. Nous songeons, inutile de vous l'avouer, à l'autosuffisance comme possibilité, tôt ou tard, de régler nos problèmes au niveau des dépenses en capital. Depuis quelques années nous avons dû retenir les dépenses destinées à l'amélioration de nos capitaux, à cause de la pénurie de fonds applicables dans ces domaines. S'il s'avérait exact que l'autosuffisance était réalisable, dans, peut-être un an ou deux, alors, on pourrait faire comme toute autre société d'État. On aurait recours au fonds réservé, à l'intérêt dans ce fonds de quelque 40 millions de dollars; on pourrait également avoir recours au marché ouvert, si on atteignait l'autosuffisance. Si parfois on n'arrivait pas à l'autosuffisance, on aurait de grandes difficultés. Eventuellement, il faut investir dans nos capitaux et nos investissements en capital si on veut ne pas courir au désastre, tôt ou tard. Il ne faut pas appauvrir un côté de la maison pour enrichir l'autre.

Alors nos dépenses, au niveau capital, ont été très faibles, en effet, et très étroitement surveillées.

• 1610

**M. Ouellet:** Une question pour le président. Nous avons appris récemment, par les journaux, que l'adjoint du premier ministre communiquait directement avec les autorités de la Corporation, en passant par-dessus de la tête du ministre responsable et peut-être même, à son insu, pour faire réengager un employé par la Corporation.

Je voudrais que le président me dise, s'il s'agit d'un cas isolé ou d'une nouvelle procédure d'engagement et de promotion, mise de l'avant par le nouveau gouvernement, pour les employés de la Corporation des Postes?

**Mr. Warren:** Mr. Chairman, I think it was an isolated situation. There was an unfortunate aspect of that case. A process had already been going on for a number of months, to try to take allegations from an employee out of an arbitration procedure and put them before a third party, so they could be properly and full examined. This was disclosed to the press by a member of the Prime Minister's office in advance of that being culminated. This left an impression of intervention that I think was more extensive than the reality of it. We have tried in that particular case, with that employee, to negotiate the reinstatement of that employee. Then we could take that individual's allegations and, instead of having them hang over the heads of the employee and Canada Post, they could be handled properly by a qualified third party.

I think when one of the members of the Prime Minister's office got in touch with the media and said that this was settled, leaving the impression of being very much part of that process, it left an impression of intervention that may have been more extensive than it really was. It certainly is not a common practice and it is not one that I would like to see repeated.

*[Translation]*

**Mr. R. Marin:** Through you, Mr. Chairman, to Mr. Ouellet, you know quite well that under the act, the interim subsidies which have been granted to the corporation were for operating purposes and not for capital purposes. We hope, it goes without saying, to become self-sufficient sooner or later and to meet our capital expenditures from our own resources. In the last couple of years we had to withhold funds for capital investment purposes due to our lack of funds. If in fact we become financially self-sufficient within a year or two then we could become like any other Crown corporation. We could use our reserve fund, the interest accruing in this \$40 million fund; we could also borrow on the open market if we were self-sufficient. If we do not achieve this, we will be facing great difficulty because we must invest in our capital structure and make capital investments in order to avoid impending disaster. We cannot impoverish one side of the corporation to enrich another one.

Because of this situation our capital expenses have been very small and very closely monitored.

**Mr. Ouellet:** One question to the Chairman of the Board. We learned recently through press reports that the assistant to the Prime Minister communicates directly with the management of the corporation, going over the head of the Minister responsible in order to get an employee of the corporation reinstated.

I would like the chairman to tell me if this was an isolated case or if this is a new recruitment and promotion procedure for the employees of the corporation instituted by the new government in order to meet the capital requirements of the corporation.

**M. Warren:** Monsieur le président, je crois que c'était un cas isolé. Il comporte un aspect un peu regrettable. On tentait depuis plusieurs mois déjà de soumettre à une tierce partie les allégations d'un employé qui avait demandé un arbitrage afin qu'elles puissent être correctement et pleinement examinées. Un membre du bureau du premier ministre a divulgué la chose par avance à la presse, ce qui a donné l'impression que le bureau du premier ministre était intervenu beaucoup plus qu'il ne l'a fait en réalité. Nous tentions justement de négocier le réengagement de cet employé afin de pouvoir justement faire examiner ses allégations par une tierce partie au lieu qu'elles continuent à planer sur la tête de cet employé et de Postes Canada.

Lorsqu'un des membres du cabinet du premier ministre a contacté la presse pour lui dire que l'affaire était réglée, donnant l'impression qu'il faisait partie du processus, cela a créé une apparence d'intervention qui ne reflétait pas la réalité. Ce n'est certainement pas une pratique courante et je n'aimerais guère quelle se répète.

## [Texte]

**M. Ouellet:** Je remercie le président de sa réponse. Il est évident que cet incident ne devrait pas devenir une règle générale. Il est clair que le nouveau gouvernement devra s'abstenir de s'impliquer directement dans les opérations journalières de la Corporation. Autrement, le conseil de direction, et en particulier le président directeur général, verrait son autorité sapée et minée. Son indépendance de chef d'entreprise qui doit opérer à certaines distances du gouvernement, serait d'autant compromise.

J'espère que cet incident ne se répètera pas et que la Corporation, comme toutes les autres grandes corporations de la Couronne, pourra vaquer à ses occupations journalières, sans être gérées des estrades, par un employé du bureau du premier ministre ou même par quelques députés sans travail qui voudraient se donner des missions de gérants, à la petite semaine, de la Corporation des Postes.

**The Chairman:** A very proper time for you to conclude, at just your 10 minutes.

Mr. Keeper was going to stand down in place of Mr. Angus. I hope the questions will open up new ground or amplify old ground. I do not want a repeat of earlier questions.

**Mr. Angus:** I think, Mr. Chairman, these will be brand new, at least in terms of these hearings. I do not know whether they have been asked in the past. Only Mr. Warren can probably advise us of that.

Mr. Warren, I understand that there are normal levels of priority given for different types of mail, for sorting purposes. Can you explain to the committee what that tier system is?

**Mr. Warren:** First of all, let us deal with the mail itself . . .

**Mr. Angus:** I am in danger of losing my 10 minutes with a long explanation. Can we concentrate on First Class mail only? Within First Class mail, could you explain the priority given to various pieces, I gather, dependent upon source?

**Mr. Warren:** The standards for First Class mail are next-day delivery, locally, across the country; two-day delivery between centres of reasonable distance. I know I am oversimplifying this, but it is three-day delivery for first-class mail across the country from, say, Halifax to Victoria, and four- to five-day delivery to the more remote areas of the country. Those are our service standards. Then there is a standard of percentage on time against those standards for first-class mail.

• 1615

**Mr. Angus:** Thank you. When you say "next day locally", in other words do you mean that, if I go down to a red mailbox today to place a letter from Ottawa to a place in Ottawa, then it is supposed to be next day delivery?

**Mr. Warren:** It is supposed to be next day delivery 95% of the time.

## [Traduction]

**Mr. Ouellet:** I thank the president for his answer. It is quite clear that this incident should not become the general rule. Clearly, the new government will have to abstain from direct involvement in the corporation's day to day operations. Otherwise the board of directors and particularly the president and chief executive officer will have its authority undermined. His independence as head of the corporation which must operate at arm's length from the government would be compromised.

I hope there will be no repetition of this incident and that the corporation, like any other Crown corporation, will be able to manage its day to day affairs without interference from an employee of the Prime Minister's office or from idle members of Parliament who like to become small-time managers of the Canada Post Corporation.

**Le président:** C'est une bonne conclusion, puisque vous venez d'atteindre vos dix minutes.

M. Keeper cède son tour à M. Angus. J'espère que les questions vont aborder des sujets nouveaux ou porter sur des points nouveaux de sujets anciens. Je n'aimerais pas que l'on répète les questions précédentes.

**M. Angus:** Je pense que mes questions vont être entièrement nouvelles, monsieur le président, du moins dans cette séance. Je ne sais pas si elles ont déjà été posées antérieurement et seul M. Warren pourra nous le dire.

Monsieur Warren, je crois savoir que le courrier reçoit des priorités très différentes aux fins du tri. Pourriez-vous expliquer au comité en quoi consiste ce système de priorités?

**M. Warren:** Parlons tout d'abord du courrier lui-même . . .

**M. Angus:** Je risque de perdre mes dix minutes si vous donnez une trop longue explication. Pourriez-vous vous limiter au courrier de première classe? Pourriez-vous nous expliquer les diverses priorités accordées au courrier de première classe, probablement selon l'origine?

**M. Warren:** Les normes pour le courrier de première classe sont la livraison le lendemain du courrier local, et ce dans tout le pays; la livraison le surlendemain entre les centres séparés par une certaine distance. Je schématise mais le délai est de trois jours dans le cas du courrier de première classe qui traverse le pays pour se rendre, mettons, de Halifax à Victoria, et de quatre à cinq jours pour celui destiné aux localités plus isolées du pays. Voilà nos normes de service. Ensuite on applique des normes de pourcentage du courrier qui doit respecter ces normes de temps, dans le cas du courrier de première classe.

**M. Angus:** Je vous remercie. Lorsque vous parlez de «livraison locale le lendemain», cela signifie-t-il que si je dépose dans une boîte rouge à Ottawa une lettre destinée à une adresse à Ottawa, elle est censée être distribuée le lendemain?

**M. Warren:** Elle est censée être distribuée le lendemain dans 95 p. 100 des cas.



*[Text]*

**Mr. Angus:** I am not going to quibble with the percentages. The reason I am asking this is that it is my understanding that, as well, government cheques, such as Old Age Pension, Family Allowance, are not, as a matter of policy, given a priority in terms of when they should be handled—I mean unless, of course, you happen to live in the town where the cheque is produced and then it can be dealt with as local mail. For example, in Thunder Bay we get our UIC cheques from Belleville, and although in Belleville they are given priority in terms of sorting, when they get to Thunder Bay, they do not receive that treatment because they are not local mail. Is that a correct assessment as to the policy of the corporation?

**Mr. Warren:** No, not quite. First-class mail receives the same priority across the country, whether it be a welfare cheque or, unfortunately, an invoice for your credit card. We are saying to every customer, whether it be the Government of Canada, a provincial government or a private company, that these are our standards and we will treat first-class mail across the country with uniformity. So regarding your example of mail beginning in Belleville and concerning welfare cheque of some type, it goes into our system there on its way to Thunder Bay, and at Thunder Bay, it maintains its priority.

Now I have to say to you that there are other forms of moving messages and money that we provide which are faster than first-class mail. "First class" mail is a bit of a misnomer today. If you want to move something next day, overnight, same day, we have services like Priority Post, and Special delivery, Registered Mail, and so on. I think one of the confusions that does creep into the postal system is that people say, Oh, that is "first class" for 32¢ that must be the best service you have for 32¢. We have others.

But first-class mail is, Mr. Angus, handled with uniformity across the system. It does not become second class when it arrives at Thunder Bay. It should not.

**Mr. Angus:** But if the information that has been given to me by officials from the Post Office in Thunder Bay is correct, if there is a quantity of locally-originating mail, that must be handled first. And when I say "handled", I mean sorted within the Post Office. I mean it has to be handled first before the mail from out of town which may contain cheques.

**Mr. Warren:** I am not aware of a priority of local mail "first class" over foreign mail "first class". When you take a plant like the one in Thunder Bay, which I have been to a number of times—a relatively small plant and so on—the streaming of that mail going through there should result in... well, it depends on what mail is coming in during the late afternoon, when the shifts come on, etc. There is all processing in any plant, and it depends to some extent on when the mail arrives there. It is all given first class standing—the same level of priority. We do not necessarily put or a whole night shift in a plant where the amount of first-class mail coming in late in the day arrives at 5.30 p.m. or 6 p.m.; we are not going to necessarily put a night shift on to move that through but it would be the very first mail in the morning. So if you are being left with

*[Translation]*

**M. Angus:** Je ne vais discuter des pourcentages. La raison pour laquelle je pose la question est que je crois savoir que les chèques des pouvoirs publics, tels que les chèques de pension de retraite, d'allocations familiales, etc. ne sont pas triés prioritairement, à moins que l'adresse ne soit située dans la même ville que la ville d'émission et qu'il ne s'agisse donc d'un courrier local. Par exemple, à Thunder Bay nos chèques d'assurance-chômage sont émis à Belleville et bien qu'ils soient triés en priorité à Belleville, ils perdent cette priorité une fois arrivés à Thunder Bay car il ne s'agit plus de courrier local. Est-ce bien ainsi que les choses se passent?

**M. Warren:** Non, pas tout à fait. Le courrier de première classe bénéficie de la même priorité dans tous le pays, qu'il s'agisse d'un chèque de Bien-être ou, malheureusement, d'une facture de carte de crédit. Nous disons à chaque client, qu'il s'agisse du gouvernement fédéral, d'un gouvernement provincial ou d'une entreprise privée, que les normes sont celles-ci et que nous traitons le courrier de première classe uniformément dans tout le pays. Dans le cas du courrier expédié de Belleville, et notamment des chèques de Bien-être et autres, il entre dans le système en route pour Thunder Bay et, là, conserve sa priorité.

Il existe aujourd'hui d'autres formes plus rapides de transmission de messages et de chèques que le courrier de première classe. Le courrier «Première classe» ne mérite plus vraiment son appellation aujourd'hui. Si vous voulez être assuré d'une distribution le lendemain, ou même le même jour, nous avons des services comme le courrier prioritaire, la livraison spéciale, la lettre recommandée, etc. Je pense que l'une des confusions dans l'esprit du public est que on se dit: «Ah voilà du courrier de «Première classe» à 32c.», cela doit être le meilleur service. Nous en avons d'autres.

Mais, monsieur Angus, le courrier de première classe est traité uniformément dans tout le système. Il ne devient pas du courrier de deuxième classe lorsqu'il arrive à Thunder Bay ou du moins il ne le devrait pas.

**M. Angus:** Mais si les renseignements qui m'ont été donnés par le Bureau de poste de Thunder Bay sont exacts, s'il y a une certaine quantité de courrier de provenance locale, celui-ci doit être trié en priorité. Il doit être trié en priorité, avant le courrier venant d'ailleurs, même les chèques du gouvernement.

**M. Warren:** Je n'ai pas connaissance d'une priorité qui serait accordée au courrier de «première classe» local sur le courrier «première classe» d'autre provenance. Si vous prenez un centre de tri comme celui de Thunder Bay, que j'ai visité à plusieurs reprises—un centre relativement petit, le traitement du courrier devrait y résulter en... Cela dépend de la quantité de courrier qui arrive en fin d'après-midi, des heures de quart, etc. Les opérations de tri sont fonction, dans une certaine mesure, de l'heure d'arrivée du courrier. Tout le courrier de première classe reçoit la même priorité. Nous n'allons pas nécessairement mettre en place une équipe de nuit entière dans un centre où le courrier de première classe arrive en fin de journée, vers 17h30 ou 18 heures; nous n'allons pas nécessairement y faire travailler une équipe de nuit pour le trier mais il

*[Texte]*

an impression that local mail takes precedence over, let us say, welfare cheques coming from Belleville, it certainly should not, as forward mail coming in.

**Mr. Angus:** Okay. I guess, first of all, the mail is brought in by 12.30 p.m. in the afternoon, so there is no question of a night shift. The reason I am asking this is because, as all members will know, one of the areas where we get a lot of complaints, as Members of Parliament, is that of delayed cheques, whether they be pension cheques, UIC cheques, or what have you. Now, we also know that the cause is not always something where we can point to Canada Post. There are problems within other parts of the government, in terms of the production of those cheques. So I want to be very clear that we are not necessarily aiming at the Post Office.

• 1620

In trying to deal with the situation of the UIC cheques and learning more about the operation of the Post Office, I began to look for ways in which we can ensure faster delivery once the cheques reach the postal system. And the reason we have the problem is because the Unemployment Insurance Commission is refusing to pay for priority post because it is too expensive, according to them. They will save somewhere around \$70,000 a year in the Thunder Bay operation alone by reverting to first-class mail as opposed to priority post. That is their information. So what I have been trying to do is look for ways in which we can make it more efficient to get those cheques out. But your comment about the policy... Let me just get one clarification. Cheques... well, any first-class mail originating from out of town should be dealt with at the same time as mail originating in that community. Is that right?

**Mr. Warren:** No. I have to apologize to you, but this is a more complex process than that. You are dealing with Belleville to Thunder Bay. In each plant what we have is a dedicated time to deal with local mail and that is a window in the processing of that plant. Thunder Bay may be receiving mail for 150 destinations across Canada and beyond. So incoming mail and forward mail comes in and the manager who is operating that plant has a profile of processing mail with a special window for local mail to try to make that next day delivery situation. And, of course, some of the mail you are talking about is coming in forward for local delivery. Now, we have agreements with... We are as concerned, as you are, about some of the cheques and so on from social agencies—not just at the federal level but elsewhere—to make sure that they, as part of the first-class stream, get as reliable service as we can, because people depend on those and sometimes people have no more than a day or so of financial staying power if they do not get that cheque. So we are all very much aware of that.

**Mr. Angus:** If it were a weekend it would be worse.

**Mr. Warren:** Yes, exactly. So I cannot tell you. I guess we could certainly and will get for you the whole range of things that we do to try to facilitate this. I would just give you one example. For the many social agencies, we have what we call a special bagging arrangement so that mail from those agencies

*[Traduction]*

sera le premier à être trié le lendemain. Si on vous a donné l'impression que le courrier local a préséance sur, disons, les chèques de Bien-être venant de Belleville, tel ne devrait certainement pas être le cas.

**M. Angus:** D'accord. D'abord, le courrier arrive vers 12h30, si bien qu'il n'est pas question d'équipe de nuit. Si je pose la question, c'est parce que, tous les députés le savent, c'est le retard des chèques qui motive le plus grand nombre de plaintes, qu'il s'agisse des chèques de pension, des chèques d'assurance-chômage etc. Nous savons également que ce n'est pas toujours la poste qui en est responsable. Il faut souvent chercher dans d'autres services gouvernementaux la cause du retard de ces chèques et je répète que je n'accuse pas nécessairement les Postes.

Pendant mon enquête sur les chèques d'assurance-chômage et le fonctionnement des Postes, j'ai recherché par quels moyens on pourrait accélérer la livraison des chèques une fois qu'ils sont postés. Une des origines du problème réside dans le fait que la Commission d'assurance-chômage refuse de payer le prix du courrier prioritaire, le jugeant excessif. Cela permet d'économiser quelque 70,000\$ par an rien qu'à Thunder Bay, en envoyant les chèques en première classe plutôt que par courrier prioritaire. C'est du moins ce que disent les gens. J'essaie donc de trouver un moyen d'accélérer la livraison de ces chèques. Permettez-moi de vous demander une précision concernant vos normes. Les chèques... tout le courrier de première classe posté en dehors de la localité devrait être trié en même temps que le courrier expédié localement. Est-ce exact?

**M. Warren:** Non. Je vous prie de m'excuser mais c'est un peu plus compliqué que cela. Prenons le cas du courrier de Belleville à Thunder Bay. Dans chaque centre nous allouons un certain temps pour trier le courrier local et cela constitue une «fenêtre» dans le tri effectué dans ce centre. Thunder Bay peut recevoir du courrier pour 150 destinations disséminées au Canada et à l'étranger. Le courrier d'arrivée et de départ est donc livré au centre et le directeur le traite dans un certain ordre, avec priorité au courrier d'origine locale pour une destination locale qui doit être distribué le lendemain. Une partie du courrier d'arrivée est également à destination locale. Nous avons conclu des ententes avec... nous nous préoccupons autant que vous de la distribution des chèques des pouvoirs publics—non seulement au niveau fédéral mais également aux autres—afin de nous assurer qu'ils sont distribués de manière aussi fiable que possible à titre de courrier de première classe, car les gens en ont besoin et n'ont pas les moyens d'attendre. Nous y sommes très sensibilisés.

**M. Angus:** C'est encore pire les fins de semaine.

**M. Warren:** Oui, précisément. Je ne peux pas vous dire. Je vais essayer de rassembler pour vous toutes les mesures que nous prenons pour accélérer les choses. Je vais vous en donner un exemple. Nous avons avec les nombreux organismes sociaux un arrangement de mise en sac spéciale, par lequel le courrier

[Text]

goes into specially marked bags and they are more easily traceable through the system and their treatment within first-class is maintained, so that we do not end up with a treatment that falls away from first-class standards. In some respects, the treatment is almost a little better in first-class than for some other customers. That comes from a number of techniques, one including special bagging for the cheques of certain social agencies.

So there is a lot of work back and forth between us and Welfare Canada and provincial agencies and so on to try to make sure that this part of first-class mail is paid attention to. It does not always work and there are some horror stories, but it is not something that is far from our consideration.

**Mr. Angus:** I appreciate those comments, Mr. Warren. Just a final point. The bagging system only works when the . . .

**Mr. Warren:** Bags get there.

**Mr. Angus:** Well, no, not so much that, when the source understands the Post Office. The Belleville UIC operation sorts it according to the UIC district, not according to the post office.

**Mr. Warren:** Postal walks.

**Mr. Angus:** No, not even to postal walks, post office. So all the mail for northwestern Ontario is within that bag, which requires sorting once again. So maybe we have an education process to go through.

**Mr. Warren:** Yes, maybe we have some work to do with UIC.

**The Chairman:** It is a very good time to stop you. Your time is right on the beam. Some of us relish the days of the old railway cars when you sorted it in the railway car between the destinations. It was sometimes quicker in certain areas like Nova Scotia than the postal trucks that go through the night. But I will not get into that at the moment, having raised it!

Gentlemen, before I call on Mr. McKenzie who is next on the second round, I think in terms of fairness and in terms of saving a lot of problems and all members wondering and coming in for questions, if Mr. Warren you could take the time against no member's time and report back as to what you have been able to produce over the noon break. Also, to give your commentary on the charts that were laid before the table by Mr. McKenzie. Then I will call on Mr. McKenzie to ask his questions and there will always be further questions as we go around the table. There were several things you were asked, and as I said, I do not know how much you have been able to produce over the noon hour. You can perhaps tell the committee.

**Mr. Warren:** One of our problems, Mr. Chairman, is that the Post Office headquarters are almost at the airport, so we

[Translation]

de ces organismes est placé dans des sacs spécialement marqués afin qu'il soit plus facile à suivre tout le long du circuit et qu'il soit bien traité comme du courrier de première classe. À bien des égards, ce courrier est traité un peu mieux que le restant du courrier de première classe provenant d'autres clients. Cela est dû à diverses techniques, dont l'une consiste dans les sacs spéciaux utilisés pour les chèques de certains organismes surtout d'aide sociale.

Il y a donc beaucoup de contacts entre nous-mêmes et le ministère fédéral du Bien-être social et les organismes provinciaux afin d'assurer une bonne distribution de ce courrier de première classe. Tout ne se déroule pas toujours parfaitement et il se produit parfois quelques cas scandaleux, mais c'est quelque chose qui nous tient très à coeur.

**Mr. Angus:** Je vous remercie de cette réponse, monsieur Warren. Un dernier point. Le système des sacs spéciaux ne fonctionne que si . . .

**Mr. Warren:** Le sac arrive à destination.

**Mr. Angus:** Non, même pas, il ne fonctionne que si l'expéditeur comprend bien le fonctionnement des Postes. Le bureau d'assurance-chômage de Belleville trie le courrier selon le district d'assurance-chômage et non pas selon les critères des Postes.

**Mr. Warren:** Les routes des facteurs.

**Mr. Angus:** Non, même pas les routes des facteurs, les secteurs postaux. Ainsi, tout le courrier destiné au nord-ouest de l'Ontario est placé dans le même sac, ce qui nécessite un nouveau tri. Peut-être y a-t-il là une éducation à faire.

**Mr. Warren:** Oui, peut-être faudra-t-il travailler un peu avec la CAC.

**Le président:** C'est le bon moment de vous interrompre, votre temps est juste écoulé. Certains d'entre nous regrettent l'ancien temps des wagons de chemin de fer où l'on triait le courrier dans les wagons, entre les destinations. C'était parfois plus rapide que les camions postaux qui circulent la nuit dans des régions comme la Nouvelle-Écosse. Mais je ne m'attarderai pas là-dessus.

Messieurs, avant de donner la parole à M. McKenzie pour le deuxième tour, monsieur Warren, peut-être pourriez-vous nous faire part maintenant, sans prendre sur le temps de parole d'aucun député, ce que vous avez pu glaner pendant la pause-déjeuner. Vous pourriez peut-être également nous donner votre avis sur les diagrammes produits par M. McKenzie. Ensuite je donnerai la parole à celui-ci afin qu'il pose ses questions et je suis sûr que d'autres députés voudront en poser également. On vous a demandé plusieurs choses et, comme je l'ai dit, je ne sais pas si vous avez pu recueillir grand-chose pendant l'heure du déjeuner. Vous pourriez peut-être nous le dire.

**Mr. Warren:** Le problème, monsieur le président, est que le siège social de la Société des Postes est situé presque à l'aéroport, si bien qu'il nous a fallu près d'une heure pour y aller et



[*Texte*]

chewed up an hour going out and coming back. I have just been given—and I would like to look over it first . . .

**The Chairman:** Do you want a break for a couple of minutes?

**Mr. Warren:** I think it would be helpful.

**The Chairman:** I think it would help expedite the committee if we take three minutes, because this gets germane. I am anticipating because of what happened earlier. This is obviously going to involve quite interesting questions on a very relevant issue. I think it would help everybody if you took three minutes, and if you have stuff you could give to the clerk now, that would also expedite matters so that members could also look at it.

• 1626

• 1631

**The Chairman:** Gentlemen, colleagues, I think we are now ready to proceed.

Mr. Warren, I have before me a few memos or sheets and perhaps we could take the first one first. I know one is actually being typed at the moment, but you have the information to give to the committee, and before the end of the afternoon, I gather we will have the thing in print form.

The first document I have is the one entitled "Rate Increase for Holding Mail". Is this in response to Mr. Taylor's question? Would you please explain this one?

**Mr. Warren:** Yes, I think it is Mr. Taylor's question. The question had to do with the rate package and raising the cost of holding mail for our customers from \$1.59 to \$2 a week. As you can see, our answer points out that our average monthly cost to the corporation for holding mail is about \$9.33; so we are charging about \$8, to make the comparison. This mainly represents supervisory letter carriers' time to handle the request to hold mail. The new rate package reflects the price increase, certainly, but one that does not exceed our costs. So we are involved here in bringing up the user-pay dimension of this service to something close to our costs.

I think the rest of the explanation, Mr. Chairman, is detailed.

**The Chairman:** Fine, and actually, that is in response to Mr. Baker's question this morning. That is where that comes from.

**Mr. Warren:** Yes, that is correct.

**The Chairman:** So we will proceed. He may have a thought or two on that when he reappears, assuming he does, this afternoon.

The next document I have in front of me is something entitled "Attendance Management Report: The Average Absences by Division by Bargaining Units". Would you give a brief explanation of that?

[*Traduction*]

en revenir. On vient juste de me donner—et j'aimerais regarder d'abord . . .

**Le président:** Souhaiteriez-vous une pause de quelques minutes?

**M. Warren:** Ce serait utile.

**Le président:** Je pense que cela accélérerait les choses si nous faisons une pause de trois minutes car je pense que nous arrivons à un moment crucial de la séance. C'est une question cruciale qui va sans doute susciter des questions très intéressantes. Je pense que ce serait utile pour tout le monde si vous preniez quelques minutes, et si vous avez des documents à remettre au greffier pour qu'il les distribue, cela faciliterait également les choses.

**Le président:** Messieurs, chers collègues, je crois que nous pouvons reprendre la séance.

Monsieur Warren, j'ai sous les yeux quelques notes de service et feuilles diverses et nous pourrions peut-être commencer par la première. Une est en cours de dactylographie en ce moment, mais vous avez des renseignements à donner au Comité et je pense que nous aurons le document fini avant la fin de l'après-midi.

Le premier document que j'ai sous les yeux est intitulé «Relèvement de tarifs du courrier retenu». Est-ce en réponse à la question de M. Taylor? Pourriez-vous nous donner quelques explications?

**M. Warren:** Oui, je crois qu'il s'agit de la question de M. Taylor. Elle portait sur les tarifs et notamment sur la hausse de la retenue du courrier pour nos clients dont le tarif passe de 1.59\$ à 2\$ la semaine. Comme vous pouvez le voir, notre réponse indique que le coût mensuel moyen encouru par la Société pour retenir le courrier est d'environ 9.33\$ et nous facturons les services à 8\$ par mois. Cela représente principalement le temps que doivent consacrer à cette tâche les facteurs surveillants. Le nouveau barème aligne le tarif mais sans couvrir entièrement le coût. Nous alignons donc simplement ici le tarif sur le coût.

Je pense que le restant de l'explication est suffisamment détaillé, monsieur le président.

**Le président:** Bien, et, d'ailleurs, c'est la réponse à une question que M. Baker a posée ce matin. C'est lui l'auteur de la question.

**M. Warren:** Oui, c'est exact.

**Le président:** Poursuivons. Il aura peut-être une ou deux choses à dire là-dessus s'il fait une nouvelle apparition cet après-midi.

Le document suivant que j'ai sous les yeux est intitulé «Rapport d'absence: Moyenne des absences par division et par unité de négociation». Pourriez-vous nous donner quelques explications là—dessus?

**[Text]**

**Mr. Warren:** I am not known for my brevity, Mr. Chairman, but I will try.

What we have tried to do on a single sheet is to show you the absenteeism by days for each of the major unions in the corporation, and we have also shown you the same information on this chart by division. So you can see that, for example, the Letter Carriers' Union of Canada nationally has an absenteeism record of 19.63 days; and in one part of the country, Montreal, it is 24; and in another, the midwest of the country, it is 10.7. As I mentioned this morning, the absenteeism in parts of the country is quite a bit lower than in others.

• 1635

So you see this by bargaining unit; and you can see, Mr. Chairman, that the two larger unions we have, LCUC and CUPW, both have absenteeism rates that are substantially above the other unions. The supervisory union is roughly half the level of these two, at 11.23 days. CPAA are the postmasters and postmistresses across the country, and "Others" is a conglomeration of all other unions. We are attempting here to give the hon. member who raised this this morning a clear insight into the absenteeism pattern in the country.

**The Chairman:** Thank you again. We want to get through the documents you have, because we are coming down to the organization chart. I must say that is a most interesting document, showing the regional and union breakdown. I know members, perhaps not this afternoon, but at another time, may have further questions on that.

**Mr. Taylor:** That was Mr. Belsher.

**The Chairman:** It was Mr. Belsher who raised that this morning specifically.

I think the one I have completed, and I guess it relates to one that is still being typed, is the one entitled *U.S.P.S. Headquarters Hierarchy and Estimated Equivalent* with the U.S.P.S., which I gather is the U.S. Postal Service, on the west side, and the CPC on the right side, and this, of course, is in support of your evidence this morning when you challenged the chart that Mr. McKenzie tabled and mentioned that in top management it was not quite the way Mr. McKenzie had it in his chart of 39 to 108; rather it was 65 in the Canada Post Corporation and 334 in the U.S. postal corporation. So would you please explain that, and also explain . . . and this gets down close to Mr. McKenzie's question. This looks self-explanatory. Then please relate that to Mr. McKenzie's chart this morning and where the differences are. We will let it flow from there. I gather we are talking, regardless of the titles of the classification, about positions of comparable salary.

**Mr. Warren:** Mr. Chairman, I would say at the outset that this is a difficult thing to do. When you said that I was challenging Mr. McKenzie, he came up with a figure of 108 or some other figure, and I would simply say it is not my intention to challenge.

**[Translation]**

**M. Warren:** Je ne suis pas réputé pour mon laconisme, monsieur le président, mais je vais essayer.

Ce que nous avons essayé de regrouper sur une seule et même feuille est l'absentéisme, en nombre moyen de jours, des membres de chacun des principaux syndicats de la Société et nous avons ventilé également sur ce tableau les données par division géographique. Vous voyez, par exemple, que le Syndicat des facteurs du Canada, au niveau national, connaît un taux d'absentéisme record de 19,63 jours; il atteint 24 jours à Montréal et 10,7 jours seulement dans le centre du pays. Comme je l'ai mentionné ce matin, l'absentéisme dans certaines régions est sensiblement inférieur à d'autres.

Vous voyez donc ces chiffres par unité de négociation; vous voyez également, monsieur le président, que les deux plus grands syndicats, l'UFC et le SPC connaissent tous deux des taux d'absentéisme sensiblement supérieurs à celui des autres syndicats. Le Syndicat des contremaîtres a un taux d'à peu près la moitié de ces deux-là, avec 11,23 jours. L'AOPC sont les maîtres de poste et les «autres» représentent la moyenne de tous les autres syndicats. Nous essayons de donner ici au député qui a posé la question ce matin une indication complète de l'absentéisme dans tout le pays.

**Le président:** Encore une fois, je vous remercie. Nous voulons passer en revue tous ces documents que vous avez et nous en venons maintenant à l'organigramme. Je dois dire que c'est un document très intéressant que celui que nous venons de voir, montrant la ventilation par région et par syndicat. Je sais que les députés auront sans aucun doute d'autres questions à poser là-dessus ultérieurement.

**M. Taylor:** C'était M. Belsher.

**Le président:** C'est M. Belsher qui avait posé cette question ce matin.

J'ai ensuite un document, qui est probablement celui en cours de dactylographie, intitulé «Hiérarchie du siège social de l'USPS et équivalent estimatif». Les chiffres pour l'USPS, qui est probablement le U.S. Postal Service, figurent à gauche de la page et ceux de la SCP sur la droite. J'imagine que ce document vient à l'appui de ce que vous disiez ce matin lorsque vous avez contesté le tableau que M. McKenzie a déposé et qui indiquait 39 administrateurs contre 108; d'après vos chiffres, il s'agit plutôt de 65 à la Société canadienne des postes et de 334 à l'U.S. Postal Corporation. Voudriez-vous donc expliquer cela et expliquer également . . . cela semble répondre très bien à la question de M. McKenzie et paraît très clair. Voudriez-vous expliquer les différences entre vos chiffres et ceux de M. McKenzie. J'imagine qu'il s'agit là des postes de salaires comparables, quelles que soient leurs classifications.

**M. Warren:** Monsieur le président, je dois dire d'abord que c'est une chose extrêmement difficile à faire. Lorsque vous dites que j'ai contesté M. McKenzie, lorsqu'il a avancé un chiffre de 108 ou quelque chose comme cela, j'ai dit simplement que je n'allais pas le contester.

## [Texte]

**The Chairman:** You did not. That was my word: "challenge". You "differed".

**Mr. Warren:** Yes.

**The Chairman:** You had a different piece of evidence.

**Mr. Warren:** May I caution, through you, Mr. Chairman, the committee about making quick comparisons between major organizations in different countries and being able to come to quick conclusions from them. I think probably where this discussion is going is that somebody is going to make the point that the USPS Postmaster General in the United States makes less money than I do, and that vice-presidents or equivalents down there make less than our vice-presidents. I am sure that is where our conversation will go. That may be easier, Mr. Chairman, to discuss than making accurate comparisons.

We have tried here, on this table, to take first of all those positions from our insight into the USPS that we think are vice-presidential or equivalent positions. We find that the Postmaster General of the United States is certainly in that category, five regional postmaster generals... and their system is different from ours. They are highly decentralized, so their regional postmaster generals have an enormous amount of authority and responsibility out in the field, which differs from our organization. We are more centralized than they are. There are 5 senior assistant postmaster generals, and there are 19 assistant postmaster generals.

If you put that group together, you have about 30 assistant PMGs, and in their language in the United States, in the USPS—and we are fairly close to them—those are vice-presidential equivalents to our own organization. If you stop there on the chart, we have one CEO, which is myself; we have three executive vice-presidents, who are here; we have 15 vice-presidents; for a total of 18 vice-presidents; which compares with about 30 assistant postmaster generals of one kind or another in their system.

When we move down from there, I must say to you I think it gets very difficult to make apples-and-apples comparisons. We are saying here that their branch level in the USPS... a branch-level manager would be responsible for California.

• 1640

California has as many people and as much mail volume as the whole of Canada so we think the branch level manager, which you see on the left-hand side, 122 of those, would be equivalent to our national directors.

So if you go through our best fast cut at this I think we have something in the range of 300 to 330 people in that director level and up in the U.S.P.S., and the equivalent number in Canada Post is somewhere between 65 and maybe 75 if you count in our regional general managers. They were not in the figure I gave you this morning; I am putting them in now. So we have a comparison of maybe 75 to roughly 330 or 334.

Now, one can argue that they are handling volumes that are 10 times our size so why is not the management 10 times

## [Traduction]

**Le président:** Vous ne l'avez pas fait. L'expression «contester» est de moi. Vous «n'étiez pas d'accord».

**M. Warren:** Oui.

**Le président:** Vous aviez des chiffres différents.

**M. Warren:** Je dois vous mettre en garde, monsieur le président et membres du Comité, contre une comparaison superficielle entre des administrations de pays différents et les conclusions hâtives que l'on pourrait en tirer. Vu la direction que prend ce débat, quelqu'un va probablement en conclure que le «Postmaster General» de l'USPS américain gagne moins d'argent que moi et que les vice-présidents ou leurs homologues y gagnent moins que nos vice-présidents. Je suis sûr que la conversation va s'orienter là-dessus. Il est plus facile, monsieur le président, de sauter à ce genre de conclusion que d'effectuer une comparaison rigoureuse.

Nous avons essayé ici, dans ce tableau, de compter tous les postes de l'USPS qui, à notre avis, sont des postes du niveau de vice-président ou d'un niveau équivalent. Le «Postmaster General» des États-Unis fait certainement partie de cette catégorie, de même que les cinq maîtres de poste généraux; leur système est différent du nôtre, les postes américaines sont hautement décentralisées si bien que les maîtres de poste régionaux exercent des responsabilités énormes, contrairement à ce qui se passe chez nous. Notre organisation est beaucoup centralisée. Il y a cinq «senior assistant postmaster generals» et 19 «assistant postmaster generals».

Si vous faites le total, vous trouvez environ 30 «Postmaster Generals» dans l'USPS, dont le rang est équivalent à celui de vice-président dans notre organisation. Si vous arrêtez là, vous trouvez chez nous un directeur général, c'est-à-dire moi-même, puis trois vice-présidents exécutifs, qui sont ici également; nous avons 15 vice-présidents pour un total de 18 vice-présidents, comparativement à environ 30 «Assistant Postmaster Generals» de diverses catégories à l'USPS.

Si l'on regarde plus bas sur la page, les choses deviennent de plus en plus difficiles à comparer. Nous disons ici qu'au niveau de la direction, dans l'USPS... un directeur sera responsable, par exemple, d'un État comme la Californie.

La Californie compte autant d'habitants que le Canada et traite un volume de courrier équivalent. Nous pensons que ses directeurs de succursale, il y en a 122, comme vous le voyez, à gauche, peuvent être comparés à nos directeurs nationaux.

Pour simplifier, nous obtenons de 300 à 330 personnes au niveau de directeur dans le service américain des postes, alors que nous en avons de 65 à 75 aux Postes canadiennes, en incluant les directeurs généraux régionaux. Ils n'étaient pas inclus dans les chiffres que je vous ai cités ce matin; je les inclue maintenant. C'est donc 75 contre 330 ou 334.

On peut évidemment se demander pourquoi les cadres ne sont pas dix fois moins nombreux au Canada puisque le



[Text]

smaller, and we will go on, I am sure, to make all kinds of points from there.

The change I would suggest to the document that you have in front of you is that on the righthand side you have 8 general managers H.Q. If you would please add 9 regional general managers, that will bring the figure up to 74. The figure I gave you, I think, this morning was 66 from my notes.

So I do not pretend that is an absolutely accurate comparison in the sense that we have taken what we think is a comparable job level and sawed it off at that point.

**The Chairman:** This is relevant to that chart, but this is the one which is not fully typed yet. This is the one in terms of the ranges for the chairman, president and . . .

**Mr. Warren:** I plan to table now, Mr. Chairman. It has just been typed. I do not want to add any melodrama to this, but we have just finished typing it and we will table with you now, if the clerk would like, the salary ranges down to the director level, which is what you see on the far righthand side of the material you have in front of you.

**Mr. Chairman,** you now have the one and only copy. No, you do not.

**The Chairman:** I do not even have that yet.

**Mr. Warren:** If you combine, Mr. Chairman, the page that you have just been given . . . I wonder, with your permission, whether I might take a moment and put into perspective three pieces of paper which might allow the committee to understand the salary structure at Canada Post Corporation.

**The Chairman:** Are you going to file, table, those too?

**Mr. Warren:** They are all filed with you now, sir. You have a chart . . .

**The Chairman:** I have a chart.

**Mr. Warren:** —and a sheet with my salary range on it, and the chairman's, and you have the one I have just given you for the remainder of the senior . . .

**The Chairman:** And that is the one I am waiting for.

**Mr. Keeper:** On a point of order, particularly since we might have to leave you on a vote within 10 minutes or something like that—I do not know when—with regard to the documents that are being tabled, one of the documents is the attendance management report, as listed, having to do with absenteeism. As long as the president is going to put the other documents into perspective, I wonder if he could put these figures into perspective as well. In the earlier session . . .

**The Chairman:** That was your last question.

**Mr. Keeper:** Let me . . .

**The Chairman:** In view of that bell ringing, Mr. Keeper, seriously . . .

**Mr. Keeper:** Let me say this very briefly, if I could.

**An hon. member:** No.

[Translation]

volume du courrier est dix fois plus important aux États-Unis. On peut jouer de bien des façons avec ces chiffres.

Le changement que je vous demande d'apporter au document que vous avez devant vous intervient du côté droit où sont mentionnés 8 directeurs généraux au bureau principal. Il faut y ajouter 9 directeurs généraux régionaux, ce qui ramène le total à 74. Le chiffre que je vous avais indiqué ce matin dans mes notes était de 66.

Je ne prétends évidemment pas que la comparaison soit absolument juste. Nous avons essayé de nous en tenir à des niveaux comparables.

**Le président:** C'est un document pertinent, mais ce n'est qu'un brouillon. Il établit les échelles pour le président, le président du conseil et . . .

**Mr. Warren:** Il vient juste d'être dactylographié, monsieur le président. Je le dépose maintenant. Je ne veux pas ajouter une touche mélodramatique, mais il vient d'être terminé. Je puis le déposer auprès du greffier. Il indique les échelles de traitement jusqu'au niveau de directeur. C'est à la droite d'un document que vous avez devant vous.

Vous êtes le seul à en avoir un exemplaire pour l'instant, monsieur le président. Même pas.

**Le président:** Non, je ne l'ai pas encore.

**Mr. Warren:** Prenez la pièce qui vient de vous être remise, monsieur le président . . . Avec votre permission, je vais prendre quelques minutes pour placer en ordre ces trois documents. Ils indiquent au Comité la structure des traitements à la Société canadienne des postes.

**Le président:** Vous allez les déposer également?

**Mr. Warren:** Ils ont déjà été déposés. Vous avez un tableau . . .

**Le président:** J'ai bien un tableau.

**Mr. Warren:** . . . auquel est jointe une page qui indique mon échelle de salaire ainsi que celle du président du conseil. Vous avez une autre page pour les autres cadres supérieurs . . .

**Le président:** C'est celle que j'attends.

**Mr. Keeper:** J'invoque le Règlement. C'est particulièrement important parce que nous devons quitter dans dix minutes à cause d'un vote ou de quelque chose du genre. Il y a eu un rapport de la Direction qui a été déposé sur l'assiduité, ou l'absentéisme des employés, si vous voulez. Puisque le président met ces autres documents en perspective, ne pourrait-il pas faire de même pour le document sur l'absentéisme? Lors de la dernière séance . . .

**Le président:** C'était votre dernière question.

**Mr. Keeper:** Permettez-moi . . .

**Le président:** La cloche se fait entendre, vraiment, monsieur Keeper . . .

**Mr. Keeper:** Brièvement, je vous prie.

**Une voix:** Non.

*[Texte]*

**Mr. McKenzie:** If you want to go into more detail about those charts . . .

**Mr. Keeper:** It is not a matter of detail, Mr. Speaker.

**Mr. McKenzie:** —you can put your name down.

**Mr. Keeper:** It is a matter of . . .

**The Chairman:** I will hear you, Mr. Keeper. What is your point?

**Mr. Keeper:** I will just put it briefly. We have been supplied with figures that have to do with absenteeism in the Post Office, and this morning we were led to believe that these had to do with people simply staying away from work in an unjustified fashion and therefore running up the postal rates. That was the impression we were left with so I would ask the president to fill us in on what these figures cover.

**The Chairman:** Agreed.

**Mr. Keeper:** Do these figures cover . . .

**The Chairman:** Agreed.

**Mr. Keeper:** —injury, marital leave, special leave, bereavement leave? Just what do they cover?

**The Chairman:** Agreed, Mr. Keeper.

**Mr. Keeper:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I appreciate your point, but the reason we are right here and took the pause that was supposed to refresh was to lay before the table the information that the president was asked to obtain in a very short period over the lunch break, and, in view of that bell, I really have been hoping that he will finish laying on the table other pieces of paper. Then members, starting with Mr. McKenzie because that is where the pause started, will be able to have all sorts of questions.

• 1645

Obviously, we are not going to cover all this today. For a variety of reasons, I still feel it is in the interest of justice and the public domain, let alone the translators and everyone else, that we do not sit tonight. But we are going to have a chance at another occasion for members who did not have a chance to question the documents. I just want to get them before the committee, really.

So would you continue, Mr. Warren, please.

**Mr. Warren:** Mr. Chairman, in the area of salaries, you have in front of you a chart. Some members are familiar with the Hay evaluation system for executive compensation, and you will see that the chart shows what the average line is in the private sector for the jobs against which you have asked us to put salary ranges. You will see what the line of pay for executive compensation is for the Post Office, and you will see that at the bottom end, for our more junior people, we are very close to the private sector. But you will also see that, as we move up to the more senior positions in the corporation, we fall

*[Traduction]*

**M. McKenzie:** Si vous voulez plus de détails au sujet de ces tableaux . . .

**M. Keeper:** Il ne s'agit pas de cela, monsieur le président.

**M. McKenzie:** . . . vous n'avez qu'à donner votre nom pour un autre tour.

**M. Keeper:** C'est une question . . .

**Le président:** Quel est votre rappel au Règlement, monsieur Keeper?

**M. Keeper:** Je vais être bref. Nous avons reçu des chiffres de la Direction des Postes au sujet de l'absentéisme. On nous a même laissé entendre ce matin qu'il s'agissait de gens qui s'absentaient du travail de façon non justifiée et que c'était une situation qui nécessitait une hausse des tarifs postaux. Du moins, c'est l'impression que nous avons pu avoir. Je demanderais au président de nous expliquer également ce que signifient ces chiffres.

**Le président:** D'accord.

**M. Keeper:** Ces chiffres . . .

**Le président:** D'accord.

**M. Keeper:** . . . incluent-ils les congés à la suite de blessures, les congés pour cause de mariage, de décès, les congés spéciaux, par exemple? Sur quoi portent-ils exactement?

**Le président:** Très bien, monsieur Keeper.

**M. Keeper:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Je comprends votre point, mais la raison pour laquelle nous sommes revenus ici après une courte pause qui devait nous permettre de refaire nos forces est que le président devait trouver pour nous un certain nombre de renseignements entre temps. Maintenant, avec la cloche qui se fait entendre, j'aimerais bien qu'il ait l'occasion de déposer tous ses documents. Après quoi, les membres du Comité, à commencer par M. McKenzie, auront l'occasion de poser toutes les questions qu'ils jugent nécessaires.

Il est évident que nous n'aurons pas la chance de terminer l'étude de ce sujet aujourd'hui. Pour toutes sortes de raisons, ayant trait à l'équité et à l'intérêt public, nous ne devrions pas siéger ce soir, selon moi. Cependant, nous aurons sûrement une autre chance de revenir sur tous ces documents. Pour l'instant, tout ce qui me préoccupe, c'est de les faire déposer devant le Comité.

Poursuivez, je vous prie, monsieur Warren.

**M. Warren:** En ce qui concerne les traitements, vous avez devant vous un tableau, monsieur le président. Certains députés connaissent sûrement le système d'évaluation Hay pour la rémunération des cadres. Dans le tableau, en regard des échelles de traitements que vous nous avez demandé d'indiquer, vous trouverez le traitement moyen qui est versé dans le secteur privé pour les postes correspondants. Il y a une ligne pour la rémunération des cadres supérieurs aux Postes. Il y a également une ligne plus au bas pour la rémunération des cadres subalternes. Ces derniers sont très rapprochés de leurs

## [Text]

away 10%, 15%, 25%, 30% and 40% from the compensation levels of similar organizations in the private sector.

Now, you asked that the salary ranges of the chairman of the corporation and the president be tabled here. These have been made public before. For the chairman of the board, the figure is \$97,090 up to a maximum of \$114,206. For the president and CEO, the salary range is \$160,000 to \$185,000. Now, you have a third sheet, Mr. Chairman, in front of you, which is the salary ranges of the remaining senior officer categories that we used on that earlier sheet to compare with USPS.

**The Chairman:** That is right.

**Mr. Warren:** So you see that at the top we have the executive vice-president and chief operating officer, who is in a range of \$141,000—and I will leave out the detailed numbers at the end—to \$177,000, down to the directors at an average of \$48,900 to a maximum of \$61,000.

So we have tried to cover each of the categories, Mr. Chairman, of senior personnel in the organization, including the chairman and myself, as a means of providing the committee with some insight into our compensation. I would just point out to you that I have provided this chart so you can see that our compensation is not arrived at in a random fashion. We use an evaluation system that is done basically by a third party, which is Hay Associates Ltd., and that is a system used by hundreds of Canadian companies.

I think there is one other question, Mr. Chairman, that was asked by one of the members, and that is: How many employees were fired in 1984 for a bad absenteeism record? The answer to that is that we discharged 24. In addition to that, we had over 2,000 interviews on absenteeism, many of which resulted in discipline of one kind or another. But in keeping with Mr. Keeper's comments a couple of moments ago, I must tell you that we have also had an enormous amount of co-operation from our unions in dealing with employee assistance programs, where employees have genuine problems and where we are working with them to help them become more productive.

Finally, Mr. Chairman, I think there was a question raised this morning, to be complete if we can: What were the wage rates and benefits for our unions in 1981 versus the current year? I have just received a handwritten piece of material, and I am not sure that the clerk received it. I just got it myself, and I would file that with you.

**The Chairman:** Perhaps you can just read it, then.

**Mr. Warren:** Well, it is a table, and it might take too much of your time. To give you an example, Mr. Chairman, in 1981 the average hourly earnings for the Letter Carriers' Union of Canada was \$13.64, and this is all compensation. In 1984 it was \$16.33, and in 1985 it was \$16.85. So the growth went up quite dramatically from 1981 to 1983. It has slowed down since 1983, but the total hourly earnings of that particular

## [Translation]

collègues du secteur privé. Vous constaterez que plus on monte dans la hiérarchie, plus l'écart s'accroît par rapport au secteur privé, allant de 10, à 15, à 25, à 30 et à 40 p. 100.

Vous avez également demandé que les échelles de salaires pour le président de la Société et le président du conseil soient déposées. Elles ont déjà été rendues publiques. Pour le président du conseil, l'échelle va de 97,090\$ à un maximum de 114,206\$. Pour le président-directeur général, elle court de 160,000\$ à 185,000\$. Vous avez devant vous, monsieur le président, une troisième page qui vous donne les échelles de salaires pour les autres cadres supérieurs. Nous nous en étions déjà servis pour les comparaisons avec le service postal américain.

**Le président:** C'est juste.

**M. Warren:** Au haut, vous avez le premier vice-président et l'administrateur en chef, dont l'échelle va de 141,000\$, je saute les détails, à 177,000\$. Au bas de la liste, vous avez les directeurs dont l'échelle moyenne va de 48,900\$ à un maximum de 61,000\$.

Nous avons essayé de mentionner toutes les catégories de cadres supérieurs au sein de la Société, y compris le président du conseil et moi-même, de façon à donner une bonne idée au Comité de notre structure de rémunération. Soit dit en passant, comme il est inscrit dans ce tableau, notre rémunération n'est pas établie au hasard. Nous utilisons un système d'évaluation qui a été essentiellement mis de l'avant par une tierce partie, *Hay Associates Ltd.*. C'est un système qui est utilisé par des centaines de compagnies canadiennes.

Il y a une autre question qui m'a été posée un peu plus tôt, monsieur le président. Combien d'employés ont été mis à pied en 1984 à cause d'un taux élevé d'absentéisme? La réponse à cette question est 24. En outre, nous avons mené plus de 2,000 entrevues sur le sujet de l'absentéisme, dont beaucoup ont résulté en des mesures disciplinaires quelconques. En réponse aux observations de M. Keeper tout à l'heure, je dois dire que nous avons eu beaucoup de coopération de la part de nos syndicats relativement au programme d'aide aux employés qui éprouvent de réels problèmes. Nous les aidons à devenir plus productifs.

Enfin, monsieur le président, il y avait encore une question à laquelle nous devons essayer de répondre ce matin. Quels étaient les taux de rémunération et les avantages sociaux obtenus par nos syndicats en 1981 par rapport à l'année en cours? Je viens tout juste de recevoir une note manuscrite à ce sujet. Je ne sais pas si le greffier en a un exemplaire. Je suis prêt à la déposer.

**Le président:** Vous pourriez peut-être la lire.

**M. Warren:** C'est un tableau. Il prendrait peut-être un peu trop de temps. Pour simplement vous donner un exemple, monsieur le président, en 1981 le taux de rémunération horaire moyen pour le syndicat des facteurs du Canada était de 13.64\$. Il s'agit uniquement de la rémunération. En 1984, il était de 16.33\$ et en 1985 de 16.85\$. Il y a donc eu une hausse considérable de 1981 à 1983. Cette hausse s'est ralentie à compter de 1983, pour donner un taux horaire de rémunéra-



## [Texte]

union is \$16.85 at the moment. That is all aspects in, as I understand it—total compensation.

• 1650

**The Chairman:** Mr. Warren, as the chairman, I would like a motion that these different documents that have been identified be attached as an appendix to the minutes of the evidence today so we have it all in one nice little package.

**Mr. Ouellet:** I so move that the documents presented by Mr. Warren be appended to today's minutes.

**Mr. McKenzie:** Mr. Chairman, there is another document to be added. We are still not cleared up on the 108 list. I want to be dealing with that when we question it, and I want to table this document, because there was ample opportunity in 1983 to clear up this 108, but there was no effort made by Canada Post.

**The Chairman:** Okay. This is a very interesting point.

You had a point, Mr. Keeper?

**Mr. Keeper:** Mr. Chairman, on the question of the figures on absences, Mr. Warren did not tell us what these absences were; like what kind of categories of absences.

**The Chairman:** Different members on their examination are going to have a chance to ask Mr. Warren and the officials different things about these tables.

Our problem, gentlemen, at the moment, is very real. I am told by the Whips that we are supposed to vote at 5 p.m. I think the reality is that if there is a vote at 5 p.m., are we going to adjourn at 5.30 p.m.? I am in the hands of the committee. If we vote at 5 p.m., do we come back here until 6 p.m.? What do you want to do? I think this is a very interesting time to perhaps adjourn until 3.30 p.m. on Thursday, when there will not be the postal officials in front of us, but we will, through a steering committee, make sure that we find a mutually suitable time to come back and digest this material.

**Mr. McKenzie:** I still want to table this.

**The Chairman:** Your point of order, Mr. McKenzie.

**Mr. McKenzie:** Mr. Warren, are you disputing this 108 figure?

**Mr. Warren:** Mr. Chairman, I am really trying not dispute anything. I am simply . . .

**The Chairman:** No one is disputing anything. There are differences of opinions about things, and sometimes that leads to a dispute, but not necessarily.

To expedite the matter, Mr. McKenzie, since we are going to have all these documents that Mr. Warren tabled attached to the evidence as an appendix, the Chair will accept a motion to append . . .

**Mr. McKenzie:** It will just take a moment.

## [Traduction]

tion de 16,85\$ actuellement pour les membres de ce syndicat. C'est la rémunération totale, si je comprends bien.

**Le président:** J'aimerais que quelqu'un propose que ces documents qui viennent d'être identifiés soient annexés aux procès-verbaux et témoignages de la réunion d'aujourd'hui, de façon à ce que le tout soit en ordre.

**M. Ouellet:** Je propose que les documents présentés par M. Warren soient annexés aux procès-verbaux et témoignages de la réunion d'aujourd'hui.

**M. McKenzie:** Il y avait encore un document à y ajouter, monsieur le président. Nous ne savons toujours pas à quoi nous en tenir au sujet de la liste des 108. Je vais y revenir au moment de poser des questions. La Société canadienne des postes a eu amplement l'occasion de régler cette question des 108 en 1983, mais elle n'a rien fait.

**Le président:** Très bien. C'est très intéressant.

Vous voulez poser une question, monsieur Keeper?

**M. Keeper:** En ce qui concerne les chiffres sur les absences, monsieur le président, M. Warren n'a toujours pas précisé de quoi il s'agissait exactement.

**Le président:** Les membres du Comité auront l'occasion d'interroger M. Warren et les hauts fonctionnaires de la Société à ce sujet.

Nous avons un réel problème actuellement, messieurs. Les Whips nous font savoir que nous sommes censés voter à 17 heures. Devons-nous lever la séance jusqu'à 17h30? C'est au Comité de décider. Si le vote a lieu à 17 heures, le Comité doit-il revenir après pour siéger jusqu'à 18 heures? Je pense quant à moi qu'il conviendrait peut-être de lever la séance jusqu'à 15h30 jeudi. Ce ne seront pas les hauts fonctionnaires de la Société des postes qui comparaitront à ce moment-là, et nous pourrions tenir une réunion du comité de direction pour trouver une période convenant à tout le monde en vue d'examiner en détail tous ces documents.

**M. McKenzie:** Je tiens quand même au dépôt de ce document-ci.

**Le président:** Monsieur McKenzie invoque le Règlement.

**M. McKenzie:** Mettez-vous en doute ce chiffre de 108, monsieur Warren?

**M. Warren:** Je ne mets pas en doute quoi que ce soit. J'essaie simplement . . .

**Le président:** Personne ne met en doute quoi que ce soit. Il y a simplement divergence de vues sur certains sujets. C'est le genre de choses qui peut mener à des conflits.

Pour accélérer le processus, monsieur McKenzie, puisque tous ces autres documents déposés par M. Warren seront annexés aux procès-verbaux et témoignages de la réunion d'aujourd'hui, la présidence est prête à accepter . . .

**M. McKenzie:** Ce n'est pas quelque chose qui prendra beaucoup de temps.

[Text]

**The Chairman:** —the documents you tabled.

**Mr. McKenzie:** Give it to the clerk and he can add it.

**The Chairman:** Is this another one?

**Mr. McKenzie:** I will discuss the document, and you can decide. If we are going to have selective documents filed, then we will also discuss that.

**The Chairman:** There are no selective documents. I thought you were talking about what you had already tabled this morning. Please explain the document.

**Mr. McKenzie:** No, no. You learn by listening.

**The Chairman:** That is nice for us all to learn.

**Mr. McKenzie:** I cannot get an answer on this 108. Mr. Warren does not believe that exists.

On May 24, 1983, I placed questions on the *Order Paper* made up of the 108 names I have from this management list, and there was no effort on your part to answer this question. If this information that I tabled was wrong or false, or something, I should have been notified. Now I have raised that in the House of Commons on April 11, May 25, 1984, and asked that this question be answered; and, of course, if we had had a competent Minister responsible for the Canada Post, he would have been after you to see that these questions were answered.

There is a dispute about the 108, so I will table my questions I have placed on the *Order Paper* that were never answered by Canada Post, and perhaps when Mr. Warren comes back the next time we can discuss why this was not answered and whether it is 108, or 52, or whatever it is.

• 1655

**The Chairman:** Okay. I understand your point. Unfortunately, other members have not seen the paper that you are moving. Could you please quickly show it to . . . well, do Mr. Ouellet and Mr. Keeper have a copy of it? If it is not done by consent then, obviously, there will have to be a motion and, as long as there are enough members here to vote, we will dispose of it that way. Mr. McKenzie has referred to it; obviously he is going to ask questions about it. In terms of getting everything in one bundle, frankly, as chairman, I cannot see why it should not be part of all the appendices that are going to appear in today's transcript. There will be a vote on it perhaps.

Yes, Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Just while these gentlemen are reviewing the document, following up Mr. Keeper's, may we formally ask Mr. Warren to table at the next session a breakdown by division of the reasons for absences, as an elaboration of the attendance management report which he tabled with us today? I make that as a motion.

[Translation]

**Le président:** . . . que cet autre document soit également annexé.

**M. McKenzie:** Le greffier l'ajoutera au reste.

**Le président:** C'est un autre?

**M. McKenzie:** Je vais vous expliquer où je veux en venir. Vous déciderez. Il y a eu d'autres documents choisis qui ont été déposés. Pourquoi pas celui-là?

**Le président:** Il n'y a pas eu de documents choisis. Je penserais que vous parliez de ce que vous aviez déjà déposé ce matin. Expliquez-vous, je vous en prie.

**M. McKenzie:** On en apprend au fur et à mesure.

**Le président:** C'est bien d'apprendre.

**M. McKenzie:** Je ne peux avoir de réponse de M. Warren au sujet de ces 108. Selon lui, ce chiffre n'existe pas.

Le 24 mai 1983, j'ai déposé au Feuilleton un certain nombre de questions au sujet d'une liste de 108 cadres. On a même pas essayé de répondre à ces questions. Je suis revenu à la charge à la Chambre des communes le 11 avril et le 25 mai 1984. Si le ministre chargé de Postes Canada avait été compétent à ce moment-là, il aurait veillé à ce que les réponses adéquates soient données à ces questions.

Puisque cette liste des 108 semble être mise en doute, je vais déposer les questions que j'avais inscrites au Feuilleton et auxquelles Postes Canada n'a jamais répondu. Lors de la prochaine comparution de M. Warren, nous pourrions y revenir, à savoir s'il s'agit de 108, de 52 ou de quelque chose d'autre.

**Le président:** Très bien. Je comprends ce que vous dites, mais malheureusement, les autres députés n'ont pas vu le document que vous proposez que l'on annexe au procès-verbal. Pourriez-vous le montrer très vite à . . . MM. Ouellet et Keeper en ont-ils chacun un exemplaire? S'il n'y a pas consentement unanime, il faudrait qu'une motion soit proposée et dans la mesure où nous avons le quorum nécessaire pour voter, nous pourrions régler la question de cette façon-là. M. McKenzie en a fait état et il va certainement poser des questions là-dessus. Quant à l'idée de tout mettre ensemble, en tant que président, je dois dire, bien franchement, que je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas inclure ce document dans les annexes qui suivront le procès-verbal de la réunion d'aujourd'hui. Il serait peut-être bon de tenir un vote.

Oui, monsieur Angus.

**M. Angus:** Pendant que ces messieurs examinent le document, j'aimerais donner suite à ce que disait M. Keeper et demander à M. Warren de nous déposer à la prochaine session une ventilation, par division, des motifs invoqués pour les absences, car cela viendrait compléter le rapport sur les présences qui nous a été fourni aujourd'hui. J'en ferai une motion.

[Texte]

**The Chairman:** Mr. Warren, would you comment on that, please?

**Mr. Warren:** Mr. Chairman, I have no problem in giving you our definition of absenteeism, which is essentially what I think Mr. Keeper was beginning to ask for. What it constitutes; what the various factors are that make up absenteeism. I think Mr. Keeper is probably making the point that there are dimensions to this which are not just abuse of the system.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I appreciate Mr. Warren's answer, and we would like a definition. But I think in fairness to all of those concerned, a breakdown by division, by each type of absence, might be appropriate.

**The Chairman:** I do not know, Mr. Angus. If you are here the next time Mr. Warren is here, I think . . . Listen, we have a lot of material laid before this table, and are getting real information on the operation of the Post Office. I frankly think, for an appendix . . . well I do not know. We are getting really detailed information on the operation of the Post Office. Perhaps it can be verbally examined. Mr. Warren mentioned that he can set out the reasons and the definition of absenteeism. Are you asking that he set out that the percentage in a certain district is so much for a broken leg, so much for long weekends?

**Mr. Angus:** There is "long weekends"; there is sickness; there is injury on the job, there is leave without pay. For all I know, there is funeral leave, or whatever. And without them being broken out, the information is misleading, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Well, that can be explored upon questioning, Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Well, okay.

**The Chairman:** And if you can lay the foundation in proper questioning, then we may just see more relevancy to the thing.

Gentlemen, we have a situation here where we have the documents from Mr. Warren being accepted as appendices to today's transcript. At the moment, there is no motion that the earlier documents tabled by Mr. McKenzie and which have been circulated to members, also be appended, along with the document which he mentioned this afternoon. I refer to Mr. McKenzie's documents—the two this morning and the one this afternoon also to be attached—as being appended to today's evidence, so that we have everything in a bundle, whether you agree with it or not. And it is not done by consent, so therefore I need a motion.

**Mr. Dorin:** I would so move.

[Traduction]

**Le président:** Qu'en dites-vous, monsieur Warren?

**M. Warren:** Monsieur le président, cela ne me pose aucun problème de vous donner notre définition de l'absentéisme, et c'est, il me semble, à cela que M. Keeper aimerait en venir. Nous vous dirons en quoi consiste l'absentéisme selon nous, et quels facteurs y contribuent. M. Keeper veut sans doute souligner que les dimensions du problème vont bien au-delà d'une simple question d'abus du système.

**M. Angus:** Monsieur le président, j'apprécie la réponse de M. Warren, et cela nous ferait plaisir d'avoir pareille définition. N'empêche qu'il serait, je pense, bon et juste pour tous que l'on nous fournisse une ventilation, par division, pour chacune des catégories d'absence.

**Le président:** Je ne sais pas, monsieur Angus. Si vous pouvez vous arranger pour être ici la prochaine fois que M. Warren sera parmi nous, je pense . . . Ecoutez, toute une pile de documents a été déposée devant le Comité, et nous sommes ici en train de chercher à obtenir des renseignements au sujet du fonctionnement des Postes. Je pense bien franchement, pour un appendice . . . je ne sais pas. On est en train de nous fournir des renseignements très détaillés au sujet du fonctionnement des Postes. Peut-être qu'il suffirait d'avoir une discussion là-dessus, un examen oral. M. Warren a dit qu'il pourrait nous fournir les motifs invoqués ainsi que sa définition du mot absentéisme. Lui demandez-vous de vous fournir les pourcentages, dans les différents districts, autrement dit tant de jours pour une jambe cassée, tant de jours pour des longs weekends, des fins de semaine prolongées?

**M. Angus:** Il n'est pas question de longs weekends, mais de maladie, de blessures ou d'accidents de travail, de congés sans solde. Que je sache, il est peut-être même prévu des congés pour pouvoir aller à des enterrements. Si l'on n'en a pas la ventilation, ces renseignements pourraient très bien nous induire en erreur, monsieur le président.

**Le président:** Cela pourrait être examiné dans le cadre de la période de questions, monsieur Angus.

**M. Angus:** Très bien.

**Le président:** Et si vous réussissez, grâce à vos questions, à nous démontrer le bien-fondé de votre inquiétude, alors peut-être que nous jugerons la chose plus pertinente.

Messieurs, voici la situation: il a été convenu d'annexer au procès-verbal de la réunion d'aujourd'hui les documents déposés par M. Warren. Je n'ai encore entendu aucune motion demandant que les documents déposés au préalable par M. McKenzie, qui ont été distribués aux membres du Comité, ainsi que le document dont il a fait état cet après-midi, soient eux aussi annexés au procès-verbal. Je parle ici des documents fournis par M. McKenzie, notamment les deux de ce matin et celui de cet après-midi. Seriez-vous d'accord pour qu'on les annexe eux aussi au procès-verbal de la réunion d'aujourd'hui, afin que tout soit ensemble. Étant donné qu'il n'y a pas consentement unanime, il faudrait que quelqu'un propose une motion.

**Mr. Dorin:** Je propose une motion à cet effet.



[Text]

**The Chairman:** It has been moved. All in favour?

Motion agreed to

**The Chairman:** Gentlemen, thank you very much. I want to thank Mr. Warren and Mr. Marin for appearing today. It has been a very interesting session and I believe that both your annual report and, certainly, the evidence you have given here today helps members in understanding the complexities, and the challenge, of the postal corporation.

We will have a steering committee meeting to find out when we can fit ourselves together in a very narrowing timetable before June 28, and will be discussing it with you. Thank you for appearing today.

**Mr. Warren:** Thank you.

**The Chairman:** Adjourned until 3.30 p.m. on Thursday.

[Translation]

**Le président:** La motion a été proposée. Que tous ceux qui sont d'accord lèvent la main.

La motion est adoptée

**Le président:** Merci beaucoup, messieurs. Je remercie MM. Warren et Marin d'être venus nous rencontrer aujourd'hui. La réunion a été fort intéressante et je pense que votre rapport annuel et les explications que vous nous avez fournis aujourd'hui aideront les membres du Comité à comprendre le défi que constitue la Société des postes et la complexité de son fonctionnement.

Le Comité directeur se réunira pour voir ce qu'il nous serait possible de faire d'ici le 28 juin, qui approche à grands pas, et nous en discuterons avec vous. Je vous remercie d'être venus comparaître aujourd'hui.

**M. Warren:** Merci.

**Le président:** La séance est levée. Nous reprendrons jeudi à 15h30.

## APPENDIX "TRPT-4"

RATE INCREASE FOR HOLDING MAILISSUE

Canada Post has raised the cost for holding mail from \$1.59 per month to \$2.00 per week.

POSITION

THE AVERAGE MONTHLY COST TO THE CORPORATION TO HOLD THE MAIL IS \$9.33.

THIS REPRESENTS THE SUPERVISORY LETTER CARRIER'S TIME TO HANDLE A REQUEST TO HOLD THE MAIL.

THE NEW RATE ONLY REFLECTS, ON A WEEKLY BASIS, THE TRUE COSTS TO THE CORPORATION OF THIS SERVICE.

MOREOVER, IN OFFERING THE SERVICE ON A WEEKLY BASIS, THE CORPORATION PREVENTS THE USER FROM PAYING FOR MORE SERVICE THAN HE ACTUALLY NEEDS.

## ADDITIONAL INFORMATION:

The new rate for holding the mail is also expected to prevent abuse of this service. Customers who wanted lock boxes would be asking the post office to hold their mail on an ongoing basis.

1985-06-11/LS

## APPENDIX "TRPT-5"

ATTENDANCE MANAGEMENT REPORTAVERAGE ABSENCES BY DIVISION, BY BARGAINING UNITS 1984 / 85

<u>DIVISIONS</u>	<u>L.C.U.C.</u>	<u>C.U.P.W.</u>	<u>A.P.O.C.</u>	<u>C.P.A.A.</u>	<u>OTHERS</u>	<u>TOTAL</u>
Atlantic	16.01	18.27	9.27	10.70	9.38	14.58
Quebec	21.79	21.28	15.85	15.65	11.52	19.22
Montreal	24.22	27.00	16.04	14.29	17.78	23.31
Rideau	22.35	21.22	15.55	12.91	11.29	19.59
Huron	20.59	22.14	8.65	10.95	8.42	18.25
York	20.77	22.07	9.86	10.80	13.17	19.48
Mid-West	10.74	14.88	7.38	9.38	5.13	11.18
Foothills	16.96	19.78	7.04	9.47	8.96	15.87
Pacific	15.93	17.06	7.97	10.72	9.12	14.96
NATIONAL	19.63	21.44	11.23	11.83	12.15	17.86

Note: Average per employee of 17.86 includes Head Office at 7.52 days



## APPENDIX "TRPT-6"

USPS HEADQUARTERS HIERARCHY AND ESTIMATED EQUIVALENTUSPS

1 PMG

5 Regional PMG's

5 Sr. Asst. PMG's

19 Asst. PMG's

30 Asst PMG's

54 Office Directors

128 (HQ) Gen. Managers

122 Branch Level MGR's334—CPC

1 CEO

3 EVP's

15 VPS

18 VPs

8 GM's (HQ)

39 National Directors65—

## APPENDIX "TRPT-7"

SALARY RANGES

Chairman - \$97,090 - \$114,260

President & Chief Executive Officer - \$160,000 - \$185,000

Executive Vice-President & Chief Operating Officer  
Minimum \$141,968 - Normal Maximum \$177,461

Executive Vice-Presidents (2)  
Minimum \$118,686 - Normal Maximum \$148,358

Vice-Presidents (15) Average Range  
Minimum \$81,498 - Normal Maximum \$101,873

Division General Manager - Average  
Minimum \$66,838 - Normal Maximum \$83,548

National Directors - Average  
Minimum \$62,094 - Normal Maximum \$77,617

Directors - Average  
Minimum \$48,913 - Normal Maximum \$61, 141

# 1984 — AVERAGE ACTUAL SALARIES PAID — SURVEY COMPANIES

## 1984 — SALARIES ACTUALLY PAID — CPC

PAY COMPENSATION COMPARISON  
INDUSTRIAL & FINANCIAL MANAGEMENT  
March 1, 1984

BASE SALARY  
ACTUAL

CHART A — ALL ORGANIZATIONS

ANNUAL DOLLARS (\$000)

0 MAY  
CLIENT  
POINTS

HIGH	60.2	65.9	103.6	105.6	187.7	200.3	376.8	484.0
P40(D9)	4.5	5.0	8.0	8.8	130.9	196.4	266.1	341.6
P25(Q3)	27.6	39.3	58.8	68.8	111.1	162.5	236.2	310.9
AVERAGE	25.1	36.7	58.1	76.1	111.2	162.5	236.2	310.9
Medium	23.9	38.1	56.7	74.5	100.1	161.5	235.4	309.0
P25(Q1)	21.7	32.8	52.4	67.9	96.5	133.9	194.8	271.3
P10(D1)	20.0	30.4	48.7	63.5	87.9	117.7	164.6	230.3
LOW	14.4	23.0	36.1	48.0	64.2	110.7	172.3	217.7
						63.8	143.0	176.8



## APPENDIX 'TRPT-8'

No. 11--Mr. McKenzie--December 7, 1983

1. What is the salary range of the (a) President and Chief Executive Officer (b) Special Adviser (c) Executive Secretariat (d) Executive Vice-President, Finance and Administration (e) Vice-President Finance (f) Vice-President and Comptroller (g) Vice-President Financial and Rate Planning (h) Vice-President M.I.S. (i) Vice-President Administration (j) Executive Vice-President Personnel and Labour Relations (k) Vice-President Labour Relations (l) Vice-President Employee Relations (m) Vice-President Personnel (n) Executive Vice-President and Chief Operating Officer (o) Vice-President Operational and Technical Services (p) Vice-President MOPS Planning and Administration (q) Vice-President Marketing and Sales (r) Vice-President Operations Field Services (s) Vice-President Corporate Planning Business Development (t) Vice-President Corporate Planning (u) Vice-President Corporate Legal Affairs (v) Vice-President Corporate Communications (w) Director Internal Audit (x) Executive Director Industrial Relations Research (y) Director Service Control Centre (z) Executive Director Electronic Mail (aa) Executive Director Business Development (bb) Executive Director Corporate Planning (cc) Executive Director Operational Research (dd) Executive Director Network Logistics (ee) Director International Postal Affairs (ff) Senior Director Security and Investigation Services (gg) Executive Director Field Communications (hh) Director Publications and Internal Communications (ii) Director Advertising and Corporate Identity (jj) Director Media and Public Relations (kk) Director Administration and Budgets (ll) Director National Postal Museum (mm) Director Collection and Delivery (nn) Executive Director In-Plant Systems (oo) Director, Operations Planning/Research and Development (pp) Managing Director Service Improvement Group (qq) Director Profitability Improvement Centre (rr) Director MOPS Policies and Procedures (ss) Director MOPS Administrative Services (tt) Director Service Performance Research (uu) Director MOPS Planning and Research (vv) Director Service Control Centre (ww) Executive Director Network Logistics (xx) Director Field Operations (yy) Director Sales and Customer Services (zz) Director Network Logistics (aaa) Director Technical Services (bbb) Director Employee Relations (ccc) Director Communications (ddd) Director Security and Investigations (eee) Director Finance and Administration (fff) Director Marketing Planning (ggg) Director Sales (hhh) Director Retail Marketing (iii) Director Priority Services (jjj) Director Electronic Mail (kkk) Senior Advisor (lll) Director Finance Secretariat (mmm) Regional Director Finance and Administration (Atlantic) (nnn) Regional Director Finance and Administration (Quebec) (ooo) Regional Director Finance and Administration (Ontario) (ppp) Regional Director Finance and Administration (West) (qqq) Director Corporate Accounting (rrr) Director Cost and Performance Accounting (sss) Director Accounting Systems and Policy System (ttt) Director Financial Planning and Budgeting (uuu) Director Economic and Statistical Evaluation (vvv) Director Rate Planning (www) Director Customer Services (xxx) Director Planning and Administration (yyy) Director Systems Development (zzz) Director Systems Operations (aaaa) Director Research

and Technical Support (bbbb) Director Treasury Operations (cccc) Director Corporate Finance and Banking (dddd) Director Risk Management (eeee) Director Facilities Planning (ffff) Director Property Development (gggg) Executive Director Real Property Management (hhhh) Director Property Management (iiii) Director Administration Services (jjjj) Executive Director Material Management (kkkk) Director Transportation (llll) Director Internal Audit (mmmm) Director Purchasing (nnnn) Special Assistant to E.V.P. Personnel & Labour Relations (oooo) Director Employee Relations: Atlantic (pppp) Director Employee Relations: Quebec (qqqq) Director Employee Relations: Montreal (rrrr) Director Employee Relations: Rideau (ssss) Director Employee Relations: York (tttt) Director Employee Relations: Huron (uuuu) Director Employee Relations: Mid-West (vvvv) Director Employee Relations: Foothills (wwwv) Director Employee Relations: Pacific (xxxx) Senior Director Labour Relations: (CUPW/LCUC) (yyyy) Senior Director Employee Associations (APOC/CPAA) (zzzz) Director Labour Relations (PSAC/PIPS/ESSA/IBEW) (aaaaa) Director Special Projects (bbbbbb) Director Occupational Safety and Industrial Health (ccccc) Director Compensation and Benefits (ddddd) Director Corporate Training (eeeeee) Director Executive Development (ffffff) Director Management and Organization Development (ggggg) Official Languages Advisor (hhhhh) Director Organization Improvement (iiiiii) Executive Director Industrial Relations Research (jjjjj) Director Special Projects of the Canada Post Corporation?

2. Does the Corporation assign a permanent official car to each individual mentioned in Part I?

3. Does the Corporation provide a chauffeur-driven car to each individual mentioned in Part I?

## APPENDICE "TRPT-4"

AUGMENTATION DU TARIF DE RETENUE DU COURRIERPOINT EN LITIGE

Postes Canada a fait passer le coût de retenue du courrier de 1,59 \$ par mois à 2 \$ par semaine.

POSITION

LA RETENUE DU COURRIER COUTE A LA SOCIETE 9,33 \$ PAR MOIS EN MOYENNE.

CETTE SOMME REPRESENTE LE TEMPS QU'IL FAUT AU SURVEILLANT DES FACTEURS POUR TRAITER UNE DEMANDE DE RETENUE DU COURRIER.

LE NOUVEAU TARIF NE REPRESENTE QUE LES COUTS REELS HEBDOMADAIRES QUE DOIT ASSUMER LA SOCIETE POUR ASSURER CE SERVICE.

EN OUTRE, EN OFFRANT LE SERVICE SUR UNE BASE HEBDOMADAIRE, LA SOCIETE EVITE A L'USAGER DE PAYER UN SERVICE PENDANT UNE PLUS LONGUE PERIODE QU'IL EN FAUT.

## RENSEIGNEMENT SUPPLEMENTAIRE:

On prévoit également que le nouveau tarif de retenue du courrier empêchera les abus. En effet, les clients qui veulent des boîtes avec serrure feraient retenir leur courrier en permanence.

1985-06-11/LS



## APPENDICE "TRPT-5"

RAPPORT DE GESTION DES PRESENCESMOYENNE DES JOURS D'ABSENCE PAR DIVISION, PAR UNITE DE NEGOCIATION EN 1984 - 1985

<u>DIVISION</u>	<u>U.F.C.</u>	<u>S.P.C.</u>	<u>A.O.P.C.</u>	<u>A.C.M.P.A.</u>	<u>AUTRES</u>	<u>TOTAL</u>
Atlantique	16.01	18.27	9.27	10.70	9.38	14.58
Québec	21.79	21.28	15.85	15.65	11.52	19.22
Montréal	24.22	27.00	16.04	14.29	17.78	23.31
Rideau	22.35	21.22	15.55	12.91	11.29	19.59
Huron	20.59	22.14	8.65	10.95	8.42	18.25
York	20.77	22.07	9.86	10.80	13.17	19.48
Mid-West	10.74	14.88	7.38	9.38	5.13	11.18
Foothills	16.96	19.78	7.04	9.47	8.96	15.87
Pacifique	15.93	17.00	7.97	10.72	9.12	14.96
NATIONAL	19.63	21.44	11.23	11.83	12.15	17.86

Nota: Sont compris dans la moyenne de 17,86 jours d'absence par employé les employés du siège social, dont la moyenne des jours d'absence s'élève à 7,52 jours.

## APPENDICE "TRPT-6"

HIERARCHIE DU SIEGE SOCIAL DU S.P.E.U. ET SON EQUIVALENT APPROXIMATIF

<u>SPEU</u>	<u>SCP</u>
1 MPG	
5 MPG régionaux	1 DG
5 MPG adjoints principaux	3 VPD
19 MPG adjoints	15 VP
30 MPG adjoints	18 VP
54 Directeurs de bureau	
128 Directeurs généraux (SS)	8 DG (SS)
122 Directeurs de succursale	39 Directeurs nationaux
<u>334</u>	<u>65</u>

## APPENDICE "TRPT-7"

## ECHELLES DE TRAITEMENT

Président - 97 090 \$ - 114 260 \$

Président et directeur général - 160 000 \$ - 185 000 \$

Vice-président à la direction et administrateur en chef  
Minimum 141 968 \$ - Maximum habituel 177 461 \$

Vice-présidents à la direction (2)  
Minimum 118 686 \$ - Maximum habituel 148 358 \$

Vice-présidents (15) Echelle moyenne  
Minimum 81 498 \$ - Maximum habituel 101 873 \$

Directeur général de division - Moyenne  
Minimum 66 838 \$ - Maximum habituel 83 548 \$

Directeurs nationaux - Moyenne  
Minimum 62 094 \$ - Maximum habituel 77 617 \$

Directeurs - Moyenne  
Minimum 48 913 \$ - Maximum habituel 61 141 \$



# 1984 — MOYENNE DES TRAITEMENTS RÉELS PAYÉS — SOCIÉTÉS VISÉES PAR LE SONDAGE

## 1984 — TRAITEMENTS REELLEMENT PAYÉS — SCP

COMPARAISON DES TRAITEMENTS  
GESTION INDUSTRIELLE ET FINANCIÈRE  
Le 1<sup>er</sup> mars 1984

TRAITEMENT DE BASE

RÉEL

GRAPHIQUE A — TOUTES ORGANISATIONS

DOLLARS ANNUELS (en milliers)

POINTS  
CLIENTS

Haut	60.2	65.9	103.6	105.6	-187.7	200.3	376.8	484.0
P25(D)	11.1	44.3	88.8	90.8	130.9	196.4	286.1	341.6
P50(D)	27.6	58.5	85.8	87.8	135.5	197.1	287.8	343.3
Moyenne	25.1	38.7	58.1	70.1	111.2	180.3	218.4	271.3
Moyenne	23.9	38.1	56.7	74.5	100.1	161.5	210.8	257.0
P25(Q1)	21.7	32.8	52.4	67.9	96.5	133.9	164.6	230.3
P10(D1)	20.0	30.4	48.7	63.5	87.9	110.7	172.3	217.7
Bas	14.4	23.0	36.1	48.0	64.2	63.8	143.0	176.8



## APPENDICE «TRPT-8»

No 11--M. McKenzie--7 decembre 1983

1. Quelle est l'échelle de traitement du a) président et directeur général, b) conseiller spécial, c) chef de cabinet, d) vice-président à la direction, Services financiers et administration, e) vice-président, Finances, f) vice-président et contrôleur, g) vice-président, Planification financière et tarifaire, h) vice-président, S.I.G., i) vice-président, Administration, j) vice-président à la direction, Personnel et relations de travail, k) vice-président, Relations de travail, l) vice-président, Relations avec les employés, m) vice-président, Personnel, n) vice-président à la direction et administrateur en chef, o) vice-président, Services d'exploitation et techniques, p) vice-président, Planification et administration des grands établissements postaux, q) vice-président, Commercialisation et ventes, r) vice-président, Services opérationnels externes, s) vice-président, Planification institutionnelle et développement des affaires, t) vice-président, Planification institutionnelle, u) vice-président, Contentieux, v) vice-président, Communications internes, w) directeur, Vérification interne, x) directeur général, Recherche sur les relations industrielles, y) directeur, Centre de contrôle des services, z) directeur général, Courrier électronique, aa) directeur général, Développement des affaires, bb) directeur général, Planification institutionnelle, cc) directeur général, Recherche opérationnelle, dd) directeur général, Logistique du réseau, ee) directeur, Affaires postales internationales, ff) directeur principal, Services de sécurité et d'enquête, gg) directeur général, Communications externes, hh) directeur, Publication et communications internes, ii) directeur, Publicité et identité institutionnelle, jj) directeur, Relations avec les médias et le public, kk) directeur, Administration et budgets, ll) directeur, Musée national des Postes, mm) directeur, Levée et livraison, nn) directeur général, Systèmes internes, oo) directeur, Planification/recherche et développement des opérations, pp) directeur gérant, Groupe d'amélioration des services, qq) directeur, Centre d'amélioration de la rentabilité, rr) directeur, Politiques et procédures des grands établissements postaux, ss) directeur, Services administratifs des grands établissements postaux, tt) directeur, Recherche sur le rendement des services, uu) directeur, Planification et recherche sur les grands établissements postaux, vv) directeur, Centre de contrôle des services, ww) directeur général, Logistique du réseau, xx) directeur, Opérations externes, yy) directeur, Ventes et service à la clientèle, zz) directeur, Logistique du réseau, aaa) directeur, Services techniques, bbb) directeur, Relations avec les employés, ccc) directeur, Communications, ddd) directeur, Sécurité et enquêtes, eee) directeur, Finances et administration, fff) directeur, Planification de la commercialisation, ggg) directeur, Ventes, hhh) directeur, Vente au détail, iii) directeur, Service prioritaire, jjj) directeur, Courrier électronique, kkk) conseiller principal, lll) directeur, Secrétariat des finances, mmm) directeur régional, Finances et administration (Atlantique), nnn) directeur régional, Finances et administration (Québec), ooo) directeur régional, Finances et administration (Ontario), ppp) directeur régional Finances et administration (Ouest), qqq) directeur, Comptabilité

institutionnelle, rrr) directeur, Comptabilité du prix de revient et du rendement, sss) directeur, Système de comptabilité et des politiques, tt) directeur, Planification financière et budgets, uu) directeur, Évaluation économique et statistique, vv) directeur, Planification tarifaire, ww) directeur, Service à la clientèle, xx) directeur, Planification et administration, yy) directeur, Développement des systèmes, zz) directeur, Exploitation des systèmes, aaa) directeur, Recherche et soutien technique, bbb) directeur, Trésorerie, ccc) directeur, Opérations financières et bancaires intégrées, ddd) direction, Gestion des risques, eee) directeur, Planification des installations ffff) directeur, Développement immobilier, ggg) directeur général, Gestion immobilière, hhh) directeur, Gestion immobilière, iii) directeur, Services administratifs, jjj) directeur général, Gestion du matériel, kkk) directeur, Transports, lll) directeur, Vérification interne, mmm) directeur, Achats, nnn) adjoint spécial au V.-P. à la direction, Personnel et relations de travail, ooo) directeur, Relations avec les employés (Atlantique), ppp) directeur, Relations avec les employés (Québec), qqq) directeur, Relations avec les employés (Montréal), rrr) directeur, Relations avec les employés (Rideau), sss) directeur, Relations avec les employés (York), tt) directeur, Relations avec les employés (Huron), uu) directeur, Relations avec les employés (Mid-ouest), vvv) directeur, Relations avec les employés (Foothills), www) directeur, Relations avec les employés (Pacifique), xxx) directeur principal, Relations de travail (SCP/UFC), yyy) directeur principal, Associations d'employés (APOC/CPAA), zzz) directeur, Relations de travail (AFPC/IPFP/ESSA/FITE), aaaa) directeur, Projets spéciaux, bbbb) directeur, Sécurité professionnelle et santé industrielle, cccc) directeur, Indemnisation et prestations, dddd) directeur, Formation interne, eeee) directeur, Perfectionnement de la direction, ffff) direction, Perfectionnement de la gestion et de l'organisation, gggg) Conseiller aux langues officielles, hhhh) directeur, Amélioration de l'organisation, ii) directeur général, Recherche en relations industrielles, jjjj) directeur, Projets spéciaux de la Société canadienne des postes?

2. Quels sont les nom et fonctions des dirigeants de la Société qui bénéficient d'une voiture officielle?

3. Quels sont les nom et fonctions des dirigeants de la Société qui bénéficient des services d'un chauffeur?

















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Canada Post Corporation:*

Judge René J. Marin, Chairman, Board of Directors;  
Mr. R.M. Warren, President and Chief Executive Officer;  
Mr. S.T. Cooke, Executive Vice-President, Personnel and  
Labour Relations.

### *De la Société canadienne des postes:*

Juge René J. Marin, Président du Conseil d'administration;  
M. R.M. Warren, Président-directeur général;  
M. S.T. Cooke, Premier vice-président, Personnel et  
relations du travail.



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 17

Thursday, June 13, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 17

Le jeudi 13 juin 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport

## Transports

RESPECTING:

Report of the Canada Post Corporation for the fiscal  
year ending March 31, 1984

CONCERNANT:

Rapport de la Société canadienne des postes pour  
l'exercice financier se terminant le 31 mars 1984

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Ross Belsher  
Les Benjamin  
Dennis H. Cochrane  
Vincent Dantzer  
Murray Dorin  
Bill Gottselig  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
Cyril Keeper  
Hon. André Ouellet  
André Plourde  
Gordon Taylor  
Brian Tobin

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

Bill Attewell  
George Baker  
Bill Blaikie  
Patrick Crofton  
Jack Ellis  
Mike Forrestall  
Charles Hamelin  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Dan McKenzie  
Bob Porter  
Alan Redway  
Bill Rompkey  
Chris Speyer  
Reginald Stackhouse

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Wednesday, June 12, 1985:

Bill Blaikie replaced John Parry.

On Thursday, June 13, 1985:

Les Benjamin replaced Iain Angus.

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement

Le mercredi 12 juin 1985:

Bill Blaikie remplace John Parry.

Le jeudi 13 juin 1985:

Les Benjamin remplace Iain Angus.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 13, 1985  
(24)

## [Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:32 o'clock p.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Ross Belsher, Dennis H. Cochrane, Elliott Hardey, Cyril Keeper, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, Gordon Taylor.

*Alternates present:* Bill Attewell, Robert Horner, Dan McKenzie.

*In Attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From the Canadian Federation of Independent Business:* Ms Marianne Antoniak, Director of National Affairs; Mr. Eduard Fensch, Member and President of C. Fensch Ltd. *From the Letter Carriers' Union of Canada:* Mr. William Findlay, Executive Vice-President.

The Committee resumed consideration of the Report of the Canada Post Corporation for the fiscal year ending March 31, 1984.

It was agreed,—That a document submitted by Dan McKenzie, M.P., entitled "According to Meg Harris" be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "TRPT-9"*).

The witnesses made opening statements and answered questions.

At 5:50 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 13 JUIN 1985  
(24)

## [Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 15 h 32, sous la présidence de J. Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Ross Belsher, Dennis H. Cochrane, Elliott Hardey, Cyril Keeper, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, Gordon Taylor.

*Substituts présents:* Bill Attewell, Robert Horner, Dan McKenzie.

*Aussi présent:* John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins: De la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante:* M<sup>me</sup> Marianne Antoniak, directrice des affaires nationales; Eduard Fensch, membre et président de C. Fensch Ltée. *De l'Union des facteurs du Canada:* William Findlay, vice-président exécutif.

Le Comité reprend l'étude du rapport de la Société canadienne des postes pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984.

*Il est convenu,—*Que le document présenté par Dan McKenzie, député, intitulé «*According to Meg Harris*», figure en appendice aux Procès-verbaux et témoignages de ce jour (*Voir appendice «TRPT-9»*).

Les témoins font des déclarations préliminaires et répondent aux questions.

A 17 h 50, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Thursday, June 13, 1985

• 1530

**The Chairman:** Gentlemen, I see a quorum for the purpose of taking evidence. We are going to have bells at 5.45 p.m. that may be rather lengthy, and we have two witnesses today. I am hoping we can work with dispatch this afternoon so we will not have to come back tonight.

We are continuing consideration of the report of the Canada Post Corporation for the fiscal year ending March 31, 1984, and I want to welcome the Canadian Federation of Independent Business. Appearing for the CFIB is Ms Marianne Antoniak, who commutes to Ottawa and perhaps will be moving here at some time, as Director of National Affairs. With her is Mr. Eduard Frensch, who is a member of one of the small businesses that are part of the CFIB.

**Mr. McKenzie:** On a point of order, just before we start, we are going to be tabling and printing a number of documents for the record on the different sizes of the executive of Canada and the United States, and there is some confusion over some figures submitted by the Post Office. I checked with the U.S. Postal Service and they have no record of the 334 or 335 executives Mr. Warren is talking about. So I would like to give in the management chart dated March 1985 for the United States. We will make sure the clerk has all the documentation and also the information I have received from the U.S. Postal Service. So I would like to submit this to the clerk . . .

**Mr. Ouellet:** Could we know from our friend the name of the U.S. Postal Service official who has been giving this information?

• 1535

**Mr. McKenzie:** Yes, Meg Harris, Media Relations Officer, United States Postal Service, in Washington, D.C. We checked on this three times.

**Mr. Ouellet:** Is this a document that has been sent by a United States official, or is it a document that has been typed by the office of the hon. member?

**Mr. McKenzie:** It is information we have received over the telephone on this, and if there is some doubt as to any honesty on my part, the clerk can call.

**The Chairman:** It is not a question of honesty. I understand . . .

**Mr. Ouellet:** Of course it is not a question of honesty. I do not see why the member is so uptight about it. I just want to know whether it is an official document of the United States postal administration or if it is a working document prepared by the member. He answered the question, and I thank him.

**Mr. McKenzie:** Thank you. I have one more point of order, Mr. Chairman.

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le jeudi 13 juin 1985

**Le président:** Messieurs, nous sommes suffisamment nombreux pour entendre les témoignages. La sonnerie doit se faire entendre à 17h45 et elle doit être assez longue. Nous avons deux témoins aujourd'hui. Si nous procédons assez rapidement cet après-midi, nous pouvons peut-être éviter de revenir ce soir.

Nous prenons l'examen du rapport de la Société canadienne des Postes pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984. Je souhaite la bienvenue aux représentants de la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante. Ce sont M<sup>me</sup> Marianne Antoniak, qui vient régulièrement à Ottawa et qui s'y installera sans doute à un certain moment, à titre de directrice des affaires nationales, et M. Eduard Frensch, qui représente une petite entreprise indépendante faisant partie de la fédération.

**M. McKenzie:** J'invoque le règlement. Nous nous apprêtons à déposer et à faire publier un certain nombre de documents portant sur le nombre de cadres supérieurs au Canada et aux États-Unis. Certains chiffres fournis par Postes Canada ne sont pas clairs. J'ai vérifié auprès du service postal américain. Les 334 ou 335 cadres supérieurs dont parle M. Warren ne figurent nul part. Je voudrais donc présenter moi-même un tableau sur le nombre de cadres supérieurs aux États-Unis en date de mars 1985. Toute la documentation et l'information pertinentes en provenance du service postal américain doivent être remises au greffier. Je lui remets donc ceci . . .

**M. Ouellet:** Est-il possible de savoir de notre ami le nom du fonctionnaire du service postal américain qui lui a fourni cette information?

**M. McKenzie:** Oui, c'est Meg Harris, chargée des relations avec les médias, Service postal des États-Unis, Washington, D.C. Nous avons vérifié trois fois.

**M. Ouellet:** Le document lui-même a-t-il été envoyé par ce fonctionnaire américain ou a-t-il été préparé au bureau de l'honorable député?

**M. McKenzie:** Nous avons reçu l'information par téléphone. Si le député a des doutes sur mon honnêteté, il peut demander au greffier d'appeler.

**Le président:** Ce n'est pas une question d'honnêteté. Si je comprends bien . . .

**M. Ouellet:** Ce n'est pas une question d'honnêteté. Je ne vois pas pourquoi le député est si chatouilleux. Je veux tout simplement savoir si c'est un document officiel de l'administration postale des États-Unis ou si c'est un document qui a été préparé par le député. Il m'a répondu. Je l'en remercie.

**M. McKenzie:** Merci à vous. J'ai un autre rappel au Règlement, monsieur le président.

**[Texte]**

**The Chairman:** Just a minute, Mr. McKenzie; I am running this committee. I have in front of me the document you want tabled, and it is a typed document with a chart attached thereto. I think obviously, with Mr. Warren and the officials coming back, it would be better to get the document on the table and have everyone have a chance to examine it, and then questions on the document can be put later. So as far as the Chair is concerned, I have the document and I will give copies to the members. Obviously, the postal officials will eventually get a copy, and they obviously may want to comment. So that is tabled, accepted and will be printed as an appendix to today's evidence.

Mr. McKenzie, I think there have been consultations about another document you had last meeting. The clerk tells me there are some problems in the translation of the technical description of some of the positions named in the United States Postal Service. We accepted the document and we are going to file it as an exhibit, I understand, with your consent. Frankly, I appreciate your co-operation because that is the way it has to be, I guess, to have it tabled and filed as an exhibit. So again, it is in the public domain, and anyone checking this record will be able to get his hands on it.

Yes, Mr. McKenzie, you said you have another point.

**Mr. McKenzie:** Yes. Could you tell us the dates we have between now and the end of June? I have another witness I would like to bring forward, and I would like to present a letter from this witness. I would like the steering committee to consider bringing in this witness. I can give you a brief run-down on why it would be important for the committee to have this witness brought in.

**The Chairman:** Next week we are back on truly transport matters, Air Canada and CN on Tuesday and Thursday. We are getting into the last week of June, Mr. McKenzie, but the steering committee is going to have to meet anyway to consider the further work of the committee. You and I also know that other things that may happen that may affect the work of this committee in terms of the post office.

Now, I have not been able to get any clarification, so we are proceeding today. What is the name of your . . . ?

**Mr. McKenzie:** The gentleman . . .

**The Chairman:** There are many others. Mr. Ouellet has asked—and as far as I am concerned, we have had some precedents searched—about the Minister at a proper time if we really continue this examination. But if we continue the examination, Mr. McKenzie, because of the time restraints it will not be completed by the end of June, and if this committee is seized of it, I can certainly see our continuing parts of this in September.

**Mr. McKenzie:** All right, this is a gentleman by the name of Richard Paterson, who is a financial analyst. He has written to

**[Traduction]**

**Le président:** Un instant, je vous prie, monsieur McKenzie. C'est moi qui dirige ce comité. J'ai devant moi le document que vous voulez faire déposer. Il est dactylographié et comporte un tableau. Comme M. Warren et ses collaborateurs doivent revenir devant le comité, je pense qu'il serait préférable d'exposer le document sur la table et de donner l'occasion à tout le monde de l'examiner. Il pourrait donner lieu à un certain nombre de questions un peu plus tard. Donc, pour l'instant, j'ai en main ledit document; j'en ferai faire des copies pour les membres du comité. Les hauts fonctionnaires des postes en recevront également une copie de façon qu'ils puissent nous faire part de leurs observations. Le document est accepté et sera considéré comme une pièce jointe au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui.

Par ailleurs, il y a eu des consultations au sujet d'un autre document que vous avez déposé lors de la dernière réunion, monsieur McKenzie. Le greffier me fait savoir que la traduction de certains termes techniques dans la description des postes à l'intérieur du service postal américain pose quelques difficultés. Nous allons quand même accepter le document et le considérer comme pièce. Je pense que vous êtes d'accord. Je vous remercie de votre coopération à ce sujet. Il reste que le document est public et peut être consulté par quiconque lira le compte rendu.

Maintenant, vous voulez invoquer le Règlement à propos d'une autre question, monsieur McKenzie?

**M. McKenzie:** Oui. Pouvez-vous nous dire quelles sont les dates disponibles d'ici la fin de juin? Je voudrais que le comité convoque un autre témoin. J'ai ici une lettre de ce témoin. Je souhaiterais que le comité de direction envisage la possibilité de lui envoyer une invitation. Je puis vous donner les raisons de ma demande.

**Le président:** La semaine prochaine, nous nous penchons sur des questions relatives au transport proprement dit. Nous recevons Air Canada et le CN le mardi et le jeudi. Après, nous serons dans la dernière semaine de juin, monsieur McKenzie. Il reste que le sous-comité de direction devra se réunir de nouveau pour examiner le programme futur du comité. Par ailleurs, vous et moi savons très bien qu'il peut se passer un certain nombre de choses du côté des Postes, qui pourraient avoir un effet sur le programme du comité.

Je n'ai pas pu avoir d'autres précisions à ce sujet. C'est la raison pour laquelle nous procédons comme nous le faisons aujourd'hui. Quel est le nom de votre témoin?

**M. McKenzie:** Il s'agit . . .

**Le président:** Il y en a beaucoup d'autres. M. Ouellet a demandé, et j'ai demandé qu'on examine les précédents à cet égard, que le ministre comparaisse au moment voulu si cet examen doit se poursuivre. S'il doit se poursuivre, monsieur McKenzie, il est peu probable qu'il soit terminé pour la fin de juin. Donc, le comité pourrait y revenir en septembre.

**M. McKenzie:** Ce témoin s'appelle Richard Paterson, il est analyste financier. Il a écrit au Premier ministre au sujet des

[Text]

the Prime Minister about the capital budgeting procedures of Canada Post, which are in an absolute shambles. He has gone into a very detailed and technical document in regards to their budgeting procedures, and he says:

A formal analysis of these procedures has uncovered errors so fundamental and so extensive as to lead to major misallocations of economic resources. As a professional financial analyst, I find this state of affairs quite shocking. As a Canadian citizen and federal taxpayer, I find this situation totally inexcusable. I can only hope that my paper will lead to the total revision of the capital budgeting procedures of the Canada Post Corporation, which is so urgently required.

He completed a four-month contract with Canada Post to do this study. So I have his academic background here, and I have also had the document checked out by the Library of Parliament, and they have assured me that it is an authentic document. So I have it here.

• 1540

**The Chairman:** In anticipation of this hearing, I have had very good co-operation and assistance from the officials at the table, and I think I am looking at a copy of what you are referring to. Is it a letter from Mr. Paterson to the Prime Minister, with a distribution list to the Leader of the Opposition, the Leader of the N.D.P., the Minister of Revenue, the Minister of Finance, Member of Parliament Dan McKenzie, and many others? Is this the document you are referring to?

**Mr. McKenzie:** Yes.

**The Chairman:** I have not seen anything on the credentials of Mr. Paterson, but we will consider that in the steering committee at the appropriate time. Certainly, his study is rather relevant and steering committee will deal with that, if that is all right. As I have said, time is of the essence. Now, you are not tabling that document are you? I mean . . .

**Mr. McKenzie:** It is just background material. I have been in touch with Mr. Paterson and he can explain it to us in layman's language, because that is a very technical document. We are not financial analysts, but he can give us a breakdown on it. It is such a critique of their procedures that we have no alternative but to have the witness in to explain it to us fully.

**The Chairman:** Okay. Fine, Mr. McKenzie. I will consider that further with the steering committee. I think that is the way to handle that.

So, Ms Marianne Antoniak, we are back to you. Would you proceed? I think you have an opening brief statement, to be supplemented by Mr. Frensch.

**Ms Marianne Antoniak (Director of National Affairs, Canadian Federation of Independent Business):** That is correct. Thank you, Mr. Chairman and thank you, too, members of the Transport committee for listening to our concerns today. As you mentioned, I would like to open with a brief statement, and then have Mr. Frensch tell you in his own

[Translation]

méthodes de prévisions budgétaires pour les immobilisations chez Postes Canada. C'est un fouillis épouvantable, semble-t-il. Il a produit un document très détaillé et très technique sur tous les aspects des méthodes budgétaires. Voici ce qu'il en dit:

Une analyse formelle de ces processus a révélé des erreurs si fondamentales et si étendues qu'elles risquent de déformer de façon importante l'affectation des ressources économiques. En tant qu'analyste financier professionnel, je trouve cette situation tout à fait inacceptable. En tant que citoyen canadien et contribuable, je ne peux pas l'excuser. Je ne puis qu'espérer que mon étude entraînera une révision en profondeur des méthodes de prévisions budgétaires pour les immobilisations à la Société canadienne des Postes. À mon avis, c'est urgent.

Il a effectué son étude à la suite d'un contrat avec Postes Canada portant sur quatre mois. J'ai ici ses antécédents. J'ai également fait vérifier son document par la bibliothèque du Parlement. J'ai reçu l'assurance qu'il était authentique.

**Le président:** En prévision de cette réunion, j'ai reçu une excellente coopération et une excellente aide de la part du greffe. Je pense que j'ai ici un exemplaire du document dont vous faites état. C'est une lettre de M. Paterson au premier ministre, avec copie au chef de l'opposition, au chef du NPD, au ministre du Revenu, au ministre des Finances, au député Dan McKenzie et à qui d'autre encore? C'est bien le bon document?

**M. McKenzie:** Oui.

**Le président:** Je n'ai pas ici les antécédents de M. Paterson, mais le sous-comité de direction pourra y revenir au moment opportun. Le document semble pertinent. Le sous-comité de direction fera le nécessaire. Cependant, comme je l'ai dit, le temps commence à manquer. Vous voulez faire déposer ce document, si j'ai bien compris?

**M. McKenzie:** Comme document de base. J'ai communiqué avec M. Paterson. C'est lui qui est le mieux placé pour expliquer son document en termes de profane. Il est très technique. Nous ne sommes pas analystes financiers, nous. C'est une telle critique des méthodes de Postes Canada que nous n'avons d'autre choix que de convoquer le témoin pour nous expliquer pleinement son point de vue.

**Le président:** Très bien, monsieur McKenzie. Nous en reparlons au sous-comité de direction. Je pense que c'est la bonne façon de procéder dans les circonstances.

Nous pouvons maintenant revenir à vous, madame Marianne Antoniak. Si je comprends bien, vous avez une brève déclaration liminaire, laquelle sera suivie d'une déclaration de M. Frensch.

**Mme Marianne Antoniak (directrice des Affaires nationales, Fédération canadienne de l'entreprise indépendante):** Oui, monsieur le président. Je vous remercie, ainsi que les membres du comité de transport, de bien vouloir nous accueillir aujourd'hui. Comme vous l'avez indiqué, je vais faire une brève déclaration, après quoi M. Frensch vous parlera de ses



## [Texte]

words his problems with postal service. Then, if there are any questions at that point, we will be more than pleased to answer them for you.

The major purpose of my appearance today on behalf of the Canadian Federation of Independent Business is to convey to members of this committee that the service of Canada Post Corporation to the public remains a crucial problem, not only for our 70,000 members, but for Canadians in general. In our opinion, and in the view of the majority of Canadians, the application for yet another postal rate increase is totally unwarranted at this time, especially in light of poor service levels.

According to Canada Post's 1985-86 Business Plan, the National Evaluation of Postal Services (NEPS) reports that on-time performance has declined to 86% in 1983-84, from a peak of 92% in 1982-83. Even this statistic does not fully describe the extent of poor service in that the NEPS measurement system measures only the time taken for mail to reach one post office from another post office. It excludes the most meaningful measurement for the public—that is, the time taken between placing a letter in a street collection box and delivery to the addressee. Therefore, although an 86% on-time performance report may appear to be highly efficient, this figure grossly overstates the efficiency of current mail service from a user perspective.

In explaining the drop in performance, Canada Post notes that the decline occurred during a period of record volume growth—that is, 9.8% per year. This statement is again misleading when one considers that although mail volumes have increased from 6,610 millions of pieces per year in 1982-83, to 6,855 millions of pieces in 1983-84, the actual volume of worked mail—that is, addressed mail—actually has decreased from 5,298 millions of pieces in 1982-83, to 5,269 millions of pieces in 1983-84.

Furthermore, the volume of first class mail declined from 3,984 millions of pieces in 1982-83 to 3,956 millions of pieces in 1983-84. The real increase in mail volumes during this period was in the increase of third class unaddressed mail—otherwise known as “junk mail”—from 1,312 millions of pieces in 1982-83 to 1,586 in 1983-84. The public is now being asked to pay more for postage in an environment where volumes of addressed mail are declining along with the quality of service.

Mr. Warren stated earlier this week that absenteeism alone accounts for one-half of the proposed rate increase. He also stated that calling in sick is “hard to eliminate because it is embedded firmly in Post Office tradition”. He further stated that Canada Post has begun cracking down by offering counselling to repeat offenders.

## [Traduction]

problèmes particuliers avec le Service postal. Ensuite, nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

Le but principal de ma présence ici aujourd'hui est d'indiquer aux membres de ce comité, au nom de la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, que les services de la Société canadienne des Postes restent un problème de première importance non pas seulement pour les 70,000 membres de la Fédération, mais pour tous les Canadiens. Selon nous et selon la majorité des canadiens, la nouvelle demande de hausse des tarifs postaux est tout à fait injustifiée à ce moment-ci, compte tenu en particulier de la piètre qualité des services offerts.

Selon le plan d'entreprise de Postes Canada pour 1985-1986, le système national d'évaluation du service postal (SNESP) indique que la proportion du courrier livré dans les délais est tombée à 86 p. 100 en 1983-1984, par rapport au plafond de 92 p. 100 en 1982-1983. Ce sont cependant des chiffres qui ne montrent pas l'ampleur du problème puisque le SNESP ne tient compte que du temps requis pour transmettre le courrier d'une succursale postale à une autre succursale postale. Pour le public de façon générale, la mesure la plus importante est le temps requis pour qu'une lettre passe d'une boîte aux lettres à son destinataire. Donc, même si un pourcentage de 86 p. 100 pour le courrier livré dans les délais peut sembler adéquat, il convient de rappeler que du point de vue des usagers, il est grandement exagéré.

Pour expliquer cette baisse de rendement, Postes Canada note qu'elle est survenue à un moment où les volumes de courrier augmentaient considérablement, de 9,8 p. 100 par année pour être plus précis. Encore une fois, c'est une déclaration trompeuse, compte tenu du fait que le volume du courrier est passé de 6,610 millions d'articles en 1982-1983 à 6,855 millions d'articles en 1983-1984, mais que le volume du courrier traité, c'est-à-dire le courrier adressé, est descendu, lui, de 5,298 millions d'articles en 1982-1983 à 5,269 millions d'articles en 1983-1984.

En outre, le volume du courrier première classe est descendu de 3,984 millions de pièces en 1982-1983 à 3,956 millions de pièces en 1983-1984. La hausse réelle du volume du courrier au cours de cette période s'est produite au niveau du courrier de troisième classe ou du courrier non adressé, ce qu'il est convenu d'appeler le courrier inutile. Le volume de ce courrier est passé de 1,312 millions d'articles en 1982-1983 à 1,586 millions d'articles en 1983-1984. Donc, le public se voit demander actuellement de payer davantage pour ses timbres alors que le volume du courrier adressé diminue au même titre que la qualité du service.

Monsieur Warren a indiqué un peu plus tôt cette semaine que l'absentéisme à lui seul comptait pour la moitié de la hausse proposée des tarifs. Il a également dit que la pratique de se déclarer malade est difficile à supprimer parce que c'est une tradition aux Postes. Il a ajouté que Postes Canada avait commencé à s'attaquer au problème en offrant les services de conseiller aux malades «chroniques».

[Text]

[Translation]

• 1545

It is our strong contention that the absenteeism problem is only one symptom of the inability of Canada Post to manage its employees. It is unconscionable that the president of this organization would justify the status of absenteeism within the corporation on the grounds of tradition. Clearly, the fact that the presidents of the majority of Canadian corporations—many of which are unionized, I might add—manage to hold their absenteeism at less than half of that of the corporation provides ample evidence that absenteeism can be effectively managed.

Surely the corporation must realize that a price increase during a period of declining service can only accelerate the decline in mail volumes and result in additional revenue losses. To underline this fact, I would bring to your attention a case in point provided to us by our witness today, Mr. Eduard Frensch. Because Mr. Frensch has had to resort to other alternatives to communicate with his suppliers and customers, Canada Post lost an estimated \$10,054.91 in postage over a one-year period. This estimate was based on the approximate 42,968 first class letters that Mr. Frensch would have sent had service been adequate, at an average cost of 32¢ per letter.

Clearly, Canada Post can never hope to recover first class volumes if it continues to drive its customers toward other more efficient and reliable means of communication. In addition to the burden that poor service and declining revenues place on the Canadian public, the extra financial costs to small businesses can be staggering. In Mr. Frensch's case alone, the additional costs represent \$13,750, or one full-time job. Mr. Frensch will elaborate on this issue further, but I wanted to indicate this point to you now as it relates to our economy in a broader context.

Many of you and your political colleagues have indicated both privately and publicly that you receive more complaints from constituents regarding poor postal service than on any other single issue. At the same time, this government has indicated that Canada will not be able to compete in the global market unless our productivity improves. It is therefore axiomatic that our economy can cannot afford to ignore the deteriorating productivity within a public corporation that vitally affects every Canadian and the ability of every Canadian business to compete effectively.

If you, as Members of Parliament, tolerate this prime example of embarrassing productivity by endorsing yet another postal rate increase, the problem will not be solved; it will not go away. Volumes and revenues will decline further, and next year and the years after that Canada Post will again be back for further rate increases. As a nation, we cannot afford the economic costs and increasing aggravation of enduring one of the poorest postal services in the industrialized world.

Nous sommes convaincus que le problème de l'absentéisme n'est qu'un des indices de l'incapacité de Postes Canada à commander à ses employés. Il est inconcevable que le président de la société justifie ce problème sous prétexte que c'est une tradition. De toute évidence, le fait que les présidents de la majorité des sociétés canadiennes—dont la plupart des employés sont syndiqués—arrivent à maintenir leur taux d'absentéisme à moins de la moitié de celui de Postes Canada, prouve largement qu'il est possible de trouver une solution à l'absentéisme.

La Société doit savoir qu'une hausse des prix en pleine période de diminution des services ne peut qu'accélérer la baisse du volume du courrier et entraîner un accroissement du manque à gagner. À ce propos, je voudrais vous donner un exemple, le cas de M. Eduard Frensch, le témoin d'aujourd'hui. Comme M. Frensch a dû faire appel à d'autres moyens de communiquer avec ses fournisseurs et ses clients, Postes Canada a perdu, croyons-nous, 10,054.91\$ en frais d'affranchissement en une année. On en est arrivé à ce chiffre étant donné les 42,968 lettres qu'aurait expédiées M. Frensch en courrier première classe, si le service avait été adéquat, à un coût moyen de 32 cents l'enveloppe.

De toute évidence, Postes Canada ne peut même pas espérer revenir au volume du courrier première classe d'avant si elle continue d'obliger ses clients à se tourner vers un autre moyen de communication plus efficace et plus fiable. Outre ce piètre service et la baisse des revenus qui imposent un fardeau à la population canadienne, les frais supplémentaires que cela signifie pour les PME sont considérables. Dans le seul cas de M. Frensch, cela lui coûte un surcroît de 13,750\$, c'est-à-dire l'équivalent d'un emploi à temps plein. M. Frensch vous donnera des détails là-dessus plus tard, mais je voulais mentionner ce fait tout de suite puisque c'est lié à notre économie au sens large.

La plupart d'entre vous et de vos collègues politiciens ont fait savoir en privé comme en public que vous receviez de vos commettants plus de plaintes sur la piètre qualité du service postal que sur n'importe quel autre problème. Le gouvernement a également fait savoir que le Canada ne pourrait être compétitif sur le marché global tant que la productivité ne s'améliorerait pas. On doit donc en conclure qu'étant donné notre économie, nous n'avons pas les moyens de fermer les yeux devant cette détérioration de la productivité au sein d'une société publique qui touche de si près tous les Canadiens, de même que la capacité des PME à faire une concurrence efficace.

Si vous, les députés, pouvez tolérer ce bel exemple de taux de productivité honteux en acceptant une nouvelle hausse du tarif postal, vous ne réglerez pas le problème, qui ne risque pas de disparaître de lui-même. Les volumes de courrier et les revenus continueront à diminuer et l'an prochain, et les années suivantes, Postes Canada reviendra à nouveau demander de nouvelles hausses de tarif. Notre pays ne peut pas se payer ce que coûte l'un des pires services de courrier des pays industrialisés, et qui est de plus en plus frustrant.

## [Texte]

As many of you are aware, more than 80% of Canadians surveyed by Gallup believe that a postal rate increase is unwarranted at this time. As Members of Parliament you are charged with representing your constituents' views. With all due respect, we submit that this government has a responsibility and an opportunity to send a positive signal across the country that it will lead the way in productivity improvements by withholding further postal rate increases. This action will also place the onus where it belongs, the only place that can be corrected, on Canada Post itself. Should Cabinet fail to make the responsible decision, this government will become part of the very problem it is currently attempting to resolve. Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Ms Antoniak. Mr. Frensch, do you want to supplement this opening statement?

**Mr. Eduard Frensch (President of C. Frensch Ltd., Member of the Canadian Federation of Independent Business):** Thank you. We are a small horticultural supply business with four employees. After receiving 12 letters one day with a letter with an average arrival time of 22.75 days, we decided to monitor our business mail. Here in short are my experiences with the Canadian postal system.

• 1550

After contacting our local post office on several occasions with no results, I contacted the next regional post office in Hamilton. At that time, it was not unusual for mail from Hamilton to Grimsby—17 miles, 30-minute drive, 5-hour walk—to take between 8 and 14 days. Yellow Canada Customs parcel advice notes on urgently needed spare parts took an average of 4 days. After immediate customs clearance, it took the post office in Hamilton another 7 to 8 days to deliver these parcels from Hamilton to Grimsby. Most urgently needed air mail—spare parts, parcels from western Europe—took between 8 to 18 days, with an average of 14 days. The postmaster of Hamilton, who was very co-operative and visited us twice during the monitoring period, was informed by us about the results of our monitoring. Unfortunately, he was not able to remedy the situation. The monitoring took place in the time period from March 5 to April 16, 1985. We have kept every single envelope and additional data as evidence.

During this time, we had 147 letters with an average arrival time of 195 days, an average of 8.8 days per letter.

The financial losses of revenue and extra cost incurred by postal delays are staggering. They can be summarized as follows.

(1) Cash discounts. Seeing that the average arrival time of air mail from Europe is 8 to 14 days, we are unable to take advantage of 10-day cash discounts offered by our suppliers. This amounts to an approximate annual loss of \$6,000.

## [Traduction]

Beaucoup d'entre vous savent que plus de 80 p. 100 des Canadiens interrogés par Gallup croient qu'une hausse du tarif postal n'est pas justifiée en ce moment. À titre de députés, vous avez l'obligation de faire valoir l'opinion de vos commettants. Sauf le respect que nous lui devons, nous estimons que le gouvernement a la responsabilité et la possibilité de montrer à tout le pays qu'il a l'intention de donner l'exemple pour ce qui est de l'amélioration de la productivité en refusant toute nouvelle hausse du tarif postal. Cette mesure servira aussi à charger le service responsable du fardeau d'apporter des corrections, c'est-à-dire Postes Canada. Si le Cabinet ne devait pas prendre cette décision responsable, le gouvernement deviendrait partie intégrante du problème qu'il essaie actuellement de régler. Je vous remercie.

**Le président:** Merci, madame Antoniak. Monsieur Frensch, voulez-vous ajouter quelque chose à cet exposé?

**M. Eduard Frensch (président de la C. Frensch Ltée, membre de la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante):** Merci. J'ai une petite entreprise d'horticulture qui compte quatre employés. Après avoir reçu en une journée 12 lettres qui avaient mis en moyenne 22.75 jours à me parvenir, j'ai décidé de contrôler notre courrier d'affaires. Voici en bref ce que j'ai vécu avec les postes canadiennes.

Après avoir communiqué avec notre bureau de poste local à plusieurs reprises sans résultats, j'ai communiqué avec le bureau de poste régional qui se trouve à Hamilton. À l'époque, il n'était pas inhabituel que le courrier mette entre huit et quatorze jours pour se rendre de Hamilton à Grimsby, séparées par une distance de 17 milles, 30 minutes en voiture et cinq heures à pied. Les avis jaunes d'arrivée de colis des Douanes canadiennes pour des pièces de rechange dont on avait un besoin urgent n'arrivaient qu'en moyenne quatre jours plus tard. Après dédouanement immédiat, il fallait encore sept à huit jours au bureau de poste de Hamilton pour livrer les colis à Grimsby. Les colis les plus urgents qui arrivaient par avion—des pièces de rechange ou des colis de l'Europe de l'ouest—prenaient 8 à 18 jours, la moyenne étant de 14 jours. Nous avons avisé le maître de poste de Hamilton, qui a fait preuve d'une grande coopération et qui nous a rendu deux fois visite durant la période de contrôle, des conclusions de nos vérifications. Malheureusement, il n'a pas été capable de redresser la situation. Nous avons exercé des contrôles entre le 5 mars et le 16 avril 1985. Nous avons gardé chaque enveloppe et toutes les données complémentaires.

Durant cette période, nous avons reçu 147 lettres ayant mis en tout 195 jours à parvenir à destination, soit en moyenne 8.8 jours par lettre.

Le manque à gagner et les frais supplémentaires dus au retard de la poste sont considérables. On peut les résumer comme suit:

Premièrement, les remises. Comme le courrier par avion d'Europe met de 8 à 14 jours à arriver, nous sommes incapables de profiter des remises offertes par nos fournisseurs pour les commandes passées dans les 10 jours. Cela représente une perte annuelle d'environ 6,000\$.



## [Text]

(2) Bank interest losses. We estimate that we lost between \$1,000 and \$1,500 over the past year on bank interest because most customer cheques arrived delayed due to the poor postal service. This area was subject to a number of variables. Therefore, fluctuating interest rates and money-flow rates would require an in-depth examination to arrive at an accurate figure.

(3) Communication. In the early 1960s, we operated 90% of our business services economically by mail. Now, due to the unreliability of the postal service, we are forced to conduct 90% of our business via long-distance telephone calls. Over 80% of our customer orders are now being received via telephone. Since our clientele in agriculture is governed by a short growing season, it must therefore rely on receiving their goods in time. The extra costs are approximately \$3,500 per annum, which converts to 10,937 letters at an average cost of 32 cents.

(4) Delays on shipping documents. Due to the delayed arrival of necessary overseas documents such as bills of lading and Canada Customs invoices, and the resulting inability to forward these documents to a broker, it becomes necessary for us to customs-clear our shipments personally in Toronto or Hamilton. Last year, for instance, we had to clear 27 overseas shipments in Toronto and 13 in Hamilton at an approximate cost of \$3,000. In addition, we lost out on several government tenders because they arrived too late. Financial advisory letters—trade papers such as the *Financial Times*, the *Financial Post*—lost their usefulness after they arrived 8 to 10 days late.

Although ours is surely not an isolated case, we alone are not able to remedy the situation. If a significant change in the efficiency and effectiveness of the postal service is to be made, it must be through the united effort of people sharing a concern about the issues.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Fensch. Ms Antoniak.

**Ms Antoniak:** As Mr. Fensch pointed out, his is certainly not an isolated case.

• 1555

If I can just read for the purposes of the members here a few very brief comments from the thousands of letters and telephone calls we receive on Canada Post, perhaps it will give the members of this committee an even better understanding of the real cost implications for small business people such as Mr. Fensch.

This writer, a Mr. Knowles, was waiting 11 days to get a letter with a cheque for \$135,000 from a customer in Don Mills, Ontario. He believes that two days would be appropriate. The extra nine days cost him \$399 in interest alone.

Another member writes:

Please note the enclosed envelope dated May 16 and received on May 29, 1985, from Burlington. Cheque

## [Translation]

Deuxièmement, pertes d'intérêts bancaires. Nous pensons avoir perdu l'an dernier entre 1,000\$ et 1,500\$ en intérêts sur les comptes de banque, parce que la plupart des chèques que nous envoyons les clients arrivent en retard étant donné le piètre service postal. Ce montant est fonction de diverses variables. Étant donné la fluctuation des taux d'intérêt et des taux sur les marges de crédit, il faudrait un examen approfondi pour calculer un chiffre plus précis.

Troisièmement, communication. Au début des années 1960, 90 p. 100 de nos services se faisaient par la poste de façon très économique. Maintenant, comme on ne peut plus se fier à la poste, nous sommes obligés de mener 90 p. 100 de nos transactions par téléphone interurbain. Plus de 80 p. 100 des commandes de nos clients sont maintenant faites par téléphone. Comme nos clients dans l'agriculture ont une saison de culture assez courte, ils doivent pouvoir être certains de recevoir leurs produits à temps. Cela nous coûte en plus environ 3,500\$ par année, ce qui correspond à 10,937 lettres à un coût moyen de 32c.

Quatrièmement, arrivée tardive des documents d'expédition. Comme des documents importants arrivent de l'étranger en retard, par exemple des connaissements et des reçus des Douanes canadiennes, ce qui nous empêche de les faire parvenir à un transitaire, nous sommes obligés d'aller nous-mêmes à Toronto ou à Hamilton pour dédouaner nos envois. L'an dernier, par exemple, nous avons dû aller dédouaner 27 envois à Toronto et 13 à Hamilton, ce qui a coûté environ 3,000\$. En outre, nous avons manqué plusieurs appels d'offres de l'État parce que les offres sont arrivées trop tard. Les journaux financiers comme le *Financial Times* et le *Financial Post* ne sont plus utiles s'ils arrivent avec huit ou dix jours de retard.

Même si nous ne sommes certes pas les seuls dans cette situation, nous ne pouvons rien faire pour y remédier. Si l'on veut nettement améliorer l'efficacité et la rentabilité du service postal, il faut regrouper les efforts de tous ceux que cela inquiète.

**Le président:** Merci, monsieur Fensch. Madame Antoniak.

**Mme Antoniak:** Comme l'a souligné M. Fensch, il n'est certainement pas le seul dans ce cas.

Si vous permettez, je voudrais lire pour votre gouverne quelques brefs extraits des milliers de lettres et des milliers d'appels que nous avons reçus sur Postes Canada, car cela vous permettra peut-être de comprendre encore mieux ce que coûtent ces problèmes aux PME comme celle de M. Fensch.

Cette lettre a été écrite par un M. Knowles qui a attendu 11 jours avant de recevoir d'un client une lettre et un chèque de 135,000\$, à Don Mills en Ontario. D'après lui, deux jours auraient dû suffire. Les neuf jours de trop lui ont coûté 399\$ en seuls frais d'intérêt.

Un autre membre écrit ce qui suit:

Veuillez noter que l'enveloppe ci-jointe a été estampillée le 16 mai alors qu'elle a été reçue le 29 mai 1985, de Burling-

## [Texte]

enclosed for \$17,500. Interest costs: 13 days at 12.5%, or \$79.04.

A member writes:

A recent horror story is a cheque for \$37,000 we sent to a supplier. It was mailed on March 22, 1985, and did not reach its destination in Toronto until April 4, 1985. Why? Nobody knows.

Another:

We have in recent weeks experienced a great deal of late mail delivery. Mail that usually takes one week to arrive is now taking up to one month before delivery. For example, T-4 slips mailed from Ottawa took 27 days to arrive. We also had several letters mailed by our customers three weeks ago that have not yet been delivered. Our honest belief is that if this trend continues we could very well be put out of business.

These are people who rely on the mails, or are trying to rely on the mails, to get their orders from their customers and to be able to place orders with the suppliers—not to mention the fact that they are waiting for cash to come through the mail. So it places them in a very difficult cashflow position in many cases.

I will just read you one more, and then I would like to submit just this handful that I have taken from the thousands we have received on Canada Post. If members of the committee wish to study them further, perhaps the clerk would distribute them.

This one is regarding Special Delivery service of Canada Post. The letter was written to the Claims and Inquiries Division, the Rideau Division, North Bay, Ontario. The writer asked Canada Post:

Will you please do me a favour and explain why you will not at least refund the special delivery charge of \$1.06

that he had paid

in view of the fact that the letter should have been delivered in two days or less and took 46 days? Surely even government cannot avoid that degree of responsibility.

And they go on.

**The Chairman:** We will have the clerk get those, Ms Antoniak. I want to thank you and Mr. Frensch for your brief but very graphic presentations setting out real examples of problems in the postal service.

With no further ado, I would like to call now upon Mr. Ouellet to commence questioning, with Mr. Keeper. I also have Mr. McKenzie, Mr. Belsher and Mr. Taylor as questioners at the moment.

**M. Ouellet:** Monsieur le président, je voudrais féliciter la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante de son mémoire qu'elle a préparé et envoyé au Ministre chargé de la Société canadienne des postes. Le document adressé au ministre Beatty est explicatif et très bien fait. J'ose espérer que

## [Traduction]

ton. Elle contenait un chèque de 17,500\$. Frais d'intérêt: 13 jours à 12.5 p. 100 ou 79.04\$.

D'un autre membre:

Un exemple épouvantable et récent, c'est celui d'un chèque de 37,000\$ que nous avons envoyé à un fournisseur. Nous l'avons mis à la poste le 22 mars 1985, mais il est parvenu à destination, à Toronto, le 4 avril 1985. Pourquoi? Personne ne le sait.

Encore un autre:

Depuis quelques semaines, nous recevons beaucoup de courrier en retard. Le courrier mettait habituellement une semaine à nous parvenir, alors qu'il faut maintenant jusqu'à un mois. Par exemple, les bordereaux T-4 mis à la poste à Ottawa sont arrivés 27 jours plus tard. Plusieurs lettres ont également été mises à la poste par certains de nos clients il y a trois semaines et ne nous sont toujours pas parvenues. Nous croyons honnêtement que si la tendance se maintient, nous nous retrouverons en faillite.

Voilà des gens qui se fient au courrier, ou plutôt qu'ils voudraient bien s'y fier, pour recevoir les commandes de leurs clients et placer eux-mêmes des commandes auprès de leurs fournisseurs, sans compter que souvent ils sont payés également par la poste. Ces entreprises se retrouvent donc parfois avec des problèmes de liquidités.

Je vais vous lire une dernière lettre avant de déposer cette liasse, si vous le permettez, que j'ai prise au hasard parmi les milliers de lettres que nous avons reçues sur Postes Canada. Si les membres du Comité veulent y jeter un coup d'oeil, le greffier pourrait peut-être les distribuer.

Voici une lettre concernant le service de livraison expresse de Postes Canada. La lettre a été envoyée par la Division des réclamations et des enquêtes, division Rideau, North Bay, Ontario. Voici la question que pose l'auteur à Postes Canada:

Pourriez-vous me faire la faveur de m'expliquer pourquoi vous refusez de rembourser au moins les frais de livraison expresse de 1.06\$

qu'il avait payé

étant donné que la lettre qui aurait dû être livrée en deux jours au plus n'est arrivée que 46 jours plus tard? Même le gouvernement ne peut nier cette responsabilité.

Et la lettre se poursuit.

**Le président:** Le greffier va prendre les lettres, madame Antoniak. Je tiens à vous remercier, M. Frensch et vous, pour votre mémoire de même que pour votre exposé très vivant des exemples réels de problèmes liés au courrier.

Sans plus tarder, je vais demander à M. Ouellet d'entamer la période des questions, suivi de M. Keeper. Ont également demandé la parole, M. McKenzie, M. Belsher et M. Taylor.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, I wish to congratulate the Canadian Federation of Independent Business for its brief which has been sent to the Minister responsible for Canada Post. This document sent to the Minister, the Hon. Mr. Beatty, is very well prepared and very explanatory. I hope that

*[Text]*

le ministre en prendra non seulement bonne note mais verra à ce que ses collègues du Cabinet, qui auront à prendre une décision concernant l'augmentation des tarifs postaux proposés, puissent examiner le document préparé par la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante. Il m'apparaît essentiel que ce document soit porté à l'attention de tous les ministres du Cabinet qui auront à prendre une décision.

Je voudrais dire que je sympathise beaucoup avec les difficultés que M. Frensch a rencontrées. Je crois que son témoignage ne doit pas être considéré uniquement comme étant un cas personnel. J'en suis convaincu, pour avoir reçu moi-même des témoignages similaires de plusieurs petits commerçants de la région de Montréal.

• 1600

I would like to ask, with your permission, Mr. Chairman, a direct question to Mr. Frensch.

Clearly, what he describes is an intolerable situation. He mentioned that the postmaster of Hamilton was very cooperative. My question is: Was there any follow-up by the postmaster of Hamilton? Was there any recourse or effort on the part of Canada Post to pay special attention to the needs of Mr. Frensch's company, which, indeed, as he described, is a seasonal one, and in a peak period of a year must depend very heavily on reliable service? Was any alternative offered, or any special attention suggested by the postmaster of Hamilton or other representatives of the Post Office?

**Mr. Frensch:** The postmaster, as I mentioned, was quite cooperative. He visited twice. During the monitoring period I showed him all those individual letters. He was very concerned because the difficulties at this time, although they were generally bad, seemed to be particularly bad in Hamilton. He said he could not do anything about the Canada-wide problem, but as far as Hamilton was concerned, he was trying to help.

He proposed various means. We were expecting very urgently needed spare parts. We were expecting to have those yellow advice cards hand-delivered from Customs to the Post Office, and he was going to monitor this. But he was not successful at all; the cards took just as long. I phoned him on two occasions and pointed out that in spite of his efforts the mail did not arrive; that the cards did not arrive in proper time. I would assume that from Hamilton to Grimsby, 17 miles, those cards should have been there overnight.

May I describe briefly part of the problem? In view of the situation, if you need spare parts from Europe urgently, we cannot use the mail, because the mail to Europe takes 10, 12, 14 days. We make a phone call, which is costly by itself. Then our suppliers usually put those spare parts in the mail the same day; and we see from the stamps it gets from Frankfurt to the airport in one day, usually. Mail in Europe, for your information, in Switzerland or Germany, is overnight. Then from the airport it takes usually 12 days, or at least it took that during this period, to Hamilton. Then we immediately dashed out,

*[Translation]*

the Minister will take good note of it and will make sure that his Cabinet colleagues, who will have to make a decision on the proposed postal rate increases, will examine the brief prepared by the Canadian Federation of Independent Business. To me, it is essential that this document be brought to the attention of all Cabinet Ministers who will have to make this decision.

I must say I have a lot of sympathy for the problems Mr. Frensch has encountered. I think that his case should not be seen as something isolated. I am convinced this is not the case since I have myself received similar representations from many small businesses in the Montreal area.

Avec votre permission, monsieur le président, je voudrais poser une question directement à M. Frensch.

Ce qu'il décrit est nettement une situation intolérable. Il a dit que le maître de poste de Hamilton avait fait preuve de coopération. Voici donc ma question: le maître de poste de Hamilton a-t-il assuré un suivi? Est-ce que Postes Canada a pris des mesures ou a fait un effort pour accorder une attention particulière aux besoins de l'entreprise de M. Frensch qui, comme il l'a bien dit, est saisonnière et doit donc pouvoir parfaitement compter sur un service fiable au cours de sa période de pointe? A-t-on offert une solution de rechange? Le maître de poste de Hamilton ou d'autres représentants du bureau de poste ont-ils manifesté une attention spéciale?

**M. Frensch:** Comme je l'ai dit, le maître de poste a bien fait preuve de coopération. Il nous a rendu visite deux fois. Je lui ai montré, une à une, toutes les lettres reçues durant la période de contrôle. Il s'est montré très inquiet des problèmes en ce moment, parce que même s'il y en a partout, ils semblaient plus graves à Hamilton. Il a dit qu'il ne pouvait pas régler les problèmes ailleurs au Canada, mais qu'il essaierait de s'attaquer à ceux de Hamilton.

Il a proposé divers moyens. Nous attendions alors des pièces de rechange dont nous avions un besoin très urgent. Il a proposé que les cartes d'avis jaune des douanes soient livrées par messenger au bureau de poste et il avait l'intention de surveiller cela. Malheureusement, il n'a pas eu de succès puisque les cartes ont mis autant de temps que d'habitude. Je l'ai appelé à deux reprises pour lui signaler que, en dépit de ses efforts, le courrier n'était pas arrivé, que les cartes n'étaient pas arrivées à temps. J'avais présumé que de Hamilton à Grimsby, une distance de 17 milles, les cartes auraient pu arriver le lendemain.

Est-ce que je peux vous décrire rapidement l'une des causes du problème? Lorsque nous avons besoin de toute urgence de pièces de rechange venant d'Europe, nous ne pouvons pas utiliser la poste puisque le courrier met 10, 12 ou 14 jours à arriver d'Europe. Nous nous servons donc du téléphone, même si les appels outre-mer coûtent cher. Nos fournisseurs mettent généralement à la poste le jour même les pièces de rechange voulues et nous avons pu constater d'après les estampilles sur les enveloppes, que le courrier se rendait de Francfort à l'aéroport le même jour. Pour votre gouverne, sachez que le



## [Texte]

after receiving the card, to Customs, cleared personally the parcels, and picked up most of the parcels, because we could not rely on the Post Office; but some parcels had to be sent over and it took usually eight to nine days during this period to get those parcels from Hamilton to Grimsby.

The gentleman was quite helpful, I must say. He was very helpful, but obviously he did not have the power to control the situation at all.

**Mr. Ouellet:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Ouellet.

**Mr. Keeper:**

**Mr. Keeper:** Listening to your submission, what comes across most strongly to me is that what you need from Canada Post is reliable service, that you are dependent upon that service.

I guess I would like to ask you a few questions. I assume that if you got reliable, efficient service, you would be glad to pay. What are your views in that regard? Right now they are asking for postal rate increases. What I hear from people is that they strongly object to the postal rate increase in the absence of reliable service.

**Mr. Frensch:** Absolutely. We would have to see performance first before we can agree to an increase.

• 1605

May I have a small example...? May I bring this up, Mr. Chairman? The post office lost... We had to consort to CanPar and UPS; we were forced to use them. We would have gladly given this business to the post office, because it would have been simpler for us, though they lost out last year—a cheque is out for \$10,054.91—to their competition. Now, we are a very small business having this amount of... But if you would multiply this amount by the number of members alone in the small business association, which number roughly 70,000 I am told, if you multiply the loss from us by 70,000, you arrive at \$703,843,000, which is there if the post office were just to perform.

Yesterday in the *Globe and Mail*, I think, Mr. Warren proposed that he could save another \$100 million. If you take only those two items, the post office would immediately gain \$803,843,000 without making any effort to getting new business or doing anything. I do not know if you follow my...

**Mr. Keeper:** Yes, I do.

**Ms Antoniuk:** I just wanted to also respond, because I think your point is well taken. The focus, of course, is on service and on the lost revenues that Canada Post is incurring because people such as Mr. Frensch are resorting to couriers and other means of communication. That is why we feel that a price increase is totally unwarranted at this time.

## [Traduction]

courrier en Europe, en Suisse ou en Allemagne, est livré le lendemain. Cependant, pour aller de l'aéroport à Hamilton, les colis mettent généralement 12 jours. Dès que nous avons reçu la carte des Douanes, nous nous sommes précipités immédiatement pour aller dédouaner personnellement les colis et les ramener presque tous nous-mêmes puisque nous ne pouvons pas nous fier aux postes. Malheureusement, certains colis ont dû être envoyés par la poste et il leur a fallu généralement entre 8 et 9 jours pour aller de Hamilton à Grimsby.

Le monsieur a été bien aimable, je dois dire. Il a bien voulu nous aider, mais il était évident qu'il n'avait pas le pouvoir de contrôler la situation.

**M. Ouellet:** Je vous remercie.

**Le président:** Merci, monsieur Ouellet.

Monsieur Keeper.

**M. Keeper:** En écoutant votre exposé, j'ai été frappé par le fait que vous avez besoin d'un service fiable de Postes Canada, puisque vous dépendez de cela.

Je voudrais donc vous poser quelques questions. Je présume que si vous aviez un service fiable et efficace, vous paieriez avec plaisir. Qu'est-ce que vous en pensez? On demande maintenant une hausse des tarifs postaux. J'entends les gens s'opposer à cette hausse étant donné la piètre qualité du service.

**M. Frensch:** Parfaitement. Avant d'accepter une hausse, nous voudrions que le service s'améliore.

Puis-je vous donner un petit exemple? Est-ce possible, monsieur le président? La poste a perdu... nous avons dû faire appel à CanPar et à UPS. Nous avons été obligés de faire appel à eux. Nous aurions été heureux de faire affaires avec le Bureau de Poste, car cela aurait été plus simple pour nous, même si l'an dernier Postes Canada a perdu 10,054.91\$ au profit de ses concurrents. Comme nous sommes une PME, c'est un gros montant pour nous. Si vous multipliez ce montant par le nombre des membres de l'Association des PME, qui regroupe environ 70,000 entreprises, donc si vous multipliez le montant que je vous ai donné par 70,000, vous arrivez à 703,843,000\$, qui se trouveraient à la disposition de la poste si le service était meilleur.

Hier, dans le *Globe and Mail*, je crois, M. Warren disait qu'il pouvait économiser encore 100 millions de dollars. Si on additionne les deux montants, on voit que la poste pourrait immédiatement gagner 803,843,000\$, sans même être obligée de faire l'effort de conclure d'autres transactions. Je ne sais pas si vous me suivez...

**M. Keeper:** Certainement.

**Mme Antoniuk:** Je voulais également dire quelque chose car je crois que vous avez un bon argument. C'est évident qu'on s'intéresse surtout au service et aux revenus perdus par Postes Canada parce que des gens comme M. Frensch font appel à d'autres services de messagerie ou à d'autres moyens de

[Text]

I am sure that if postal delivery in this country were as reliable and efficient as it is in other countries, you would not hear such a public outcry. According to the Gallup poll, 80% of the Canadian population believes it is not getting a good deal. I just want to refer to you that Mr. Warren had ... I have have a copy here of an article in *Maclean's* magazine—I believe it was 1983—in which Mr. Warren acknowledged:

Many of Canada Post products and services are at the edge of their price tolerance, so we have scrapped previously planned price increases and from now on our decisions will be market and customer driven, not union and government sponsored as once was the case.

Even in light of having made that statement, Mr. Warren is again back to the public trough to increase revenues. Now, if service improves, in our view volumes will increase and Canada Post can become a self-sufficient operation.

**Mr. Keeper:** I have another question, Mr. Chairman. In your brief you make note of the fact that Canada Post has three objectives: improving service, improving employee relations and balancing the budget. I must say that what many people tell me is that they have the impression that the priority for Canada Post is financial self-sufficiency, that their one priority is to balance the books, to reduce their deficit. I am wondering what you think, whether if they put the priority on service first, instead of trying to balance those books, if they put the priority on service whether or not they would then attract the business and therefore attract the revenues that they need in order to balance those books.

**Ms Antoniuk:** Well, that is definitely our point of view, that if service were improved they would be able to become a self-sufficient corporation. I think, tied in with service, that although we have to view productivity, and as you will note in the background papers that were distributed to you, Canada Post's productivity has deteriorated significantly over the last 10 years and in terms of our counterparts in the U.S., we are roughly 40% less productive than the U.S. Postal Service is. The price of a stamp there is, I believe, 22¢ and certainly the wages and benefits packages are lower. So when you are talking about self-sufficiency, you have to also look at total compensation there and efficiency levels, i.e. productivity. So service goes hand in hand with productivity, in my view.

**Mr. Keeper:** Through you, Mr. Chairman, you mention productivity and I wonder if that low productivity could not be related to under-utilization of the plant by virtue of the fact that people go elsewhere, you know, to try and have their messages delivered; that through the unreliable service they are forced away from Canada Post and therefore the productivity is low because the plant is under-utilized.

• 1610

**Ms Antoniuk:** Certainly that is part of the problem. But you cannot say it is all because the revenues are down or the

[Translation]

communication. Voilà pourquoi nous croyons qu'une hausse des tarifs est tout à fait injustifiée en ce moment.

Je suis certaine que si le service postal au pays était aussi fiable et efficace qu'ailleurs, il n'y aurait pas un tel tollé de la part de la population. D'après un sondage Gallup, 80 p. 100 des Canadiens ont l'impression de n'être pas bien servis. Je voudrais vous signaler que M. Warren ... j'ai ici copie d'un article paru dans le *MacLean's* en 1983, je crois—dans lequel M. Warren reconnaissait ce qui suit:

La plupart des biens et services de Postes Canada sont à la limite du prix acceptable, nous avons donc rejeté toutes les hausses tarifaires déjà prévues et dorénavant, nous prendrons des décisions en fonction du marché et des consommateurs, et non en fonction du gouvernement et des syndicats comme c'était le cas auparavant.

Malgré cette affirmation, M. Warren va encore puiser dans les deniers publics pour augmenter ses revenus. Si le service est amélioré, les volumes de courrier augmenteront et Poste Canada pourra devenir une entreprise rentable.

**M. Keeper:** Je voudrais poser une autre question, monsieur le président. Dans votre mémoire, vous remarquez que Postes Canada a les trois objectifs suivants: améliorer le service, améliorer les relations de travail et équilibrer le budget. J'avoue que bien des gens me disent avoir l'impression que la priorité de Postes Canada est l'autosuffisance financière, l'équilibre de son bilan, la réduction de son déficit. Je me demande si vous pensez qu'en donnant la priorité au service et non pas au bilan, on ne réussirait pas à attirer de nouveaux clients et donc des revenus supplémentaires qui permettraient alors d'équilibrer les comptes.

**Mme Antoniuk:** C'est effectivement notre point de vue. Si le service était amélioré, la société pourrait devenir une entreprise autosuffisante. À ce propos, il nous faut examiner la productivité; vous constaterez que, dans la documentation que nous vous avons distribuée, on dit que la productivité de Postes Canada a sérieusement diminué depuis 10 ans et, par rapport aux États-Unis, le taux de productivité de Postes Canada est inférieur d'environ 40 p. 100 par rapport au service postal américain. Je crois que là-bas un timbre coûte 22c.; les salaires et avantages sociaux sont également inférieurs. Par conséquent, quand on parle d'autosuffisance, il faut tenir compte aussi de la rémunération globale, des taux de rendement, c'est-à-dire de la productivité. À mon avis, la qualité du service est étroitement liée à la productivité.

**M. Keeper:** Vous parlez de productivité, mais je me demande si ce faible taux de productivité n'est pas lié à la sous-utilisation des services puisque les gens s'adressent ailleurs pour faire livrer leurs messages. Parce que le service n'est pas fiable, on se détourne de Postes Canada et on pourrait expliquer la faible productivité par la sous-utilisation du service.

**Mme Antoniuk:** C'est certainement un élément du problème. On ne peut toutefois pas dire que ce soit tout car les recettes

## [Texte]

transportation systems are not being fully utilized and that kind of thing. The improvement in service itself would certainly bring increased revenues. But in conjunction with that we need real productivity improvements. The Post Office in Canada is an embarrassing example of our productivity. It is why we are here today presenting to you members of this committee, to study carefully this request for a postal rate increase. You have an opportunity now to send a message not just to Canada Post but to other Crown corporations, to other public-sector employees, and to the private sector as well that we are going to lead Canada into a recovery.

**Mr. McKenzie:** I want to thank the two witnesses for their excellent briefs. You are certainly speaking for an awful lot of Canadians. It is most fortunate that you came, Mr. Frensch, because you are speaking for thousands of small businesses. You have just given us more evidence for why we cannot have a postal rate increase at this time. It would be ludicrous to allow a postal rate increase in the light of what is happening. Also, the Post Office is under investigation now for computer fraud. We are going to be bringing in witnesses to discuss their budgeting practices, which are very unorthodox.

It is not just a question of the length of time mail takes; it is lost mail. I have experiences where I mail information to constituents and I bump into them a couple of weeks later, a couple of months later, and they inform me I do not answer my mail. It is very embarrassing for Members of Parliament to be accused of not answering their mail when you have and it is just lost.

**Ms Antoniuk:** Mr. McKenzie, I have some new data on lost mail. The Canadian Federation of Independent Business recently surveyed across Canada. We asked our 70,000 members, have you noticed any change in the amount of your mail lost *en route* over the past six months? These results are for the first quarter of 1985: 74.9% of our members reported no change; 5.8% reported that less mail was lost; and 19.3% reported that more mail was lost.

I would give you that data in light of the fact that the 74.9% who said there was no change... what we can be describing in this case is where they are already losing 10% of their mail, because we did not ask that specific viewpoint in the question. We just asked, is it the same, is it getting worse, or is it improving? As you can see, almost 20% are losing more mail.

**Mr. McKenzie:** If you could let us have that information... because anyone today is going to use Canada Post at their own risk. If you are going to be sending valuable documents or cheques, you are going to have to do it at your own risk, because you just cannot trust Canada Post.

This committee is going to have to make some very strong recommendations to Parliament by the end of June on what we are going to have to do to correct this mess, not just to sit here and listen to it and just carry on. I want to get this informa-

## [Traduction]

ont diminué et les réseaux de transport ne sont pas pleinement utilisés, etc. L'amélioration des services eux-mêmes entraînerait certainement une augmentation des recettes. Mais il faut en même temps véritablement améliorer la productivité. Au Canada, les postes sont un exemple gênant. C'est pourquoi nous sommes venus aujourd'hui vous demander d'étudier soigneusement cette demande de majoration de tarifs postaux. Vous avez ici une occasion unique de faire passer un message non seulement à Postes Canada, mais à d'autres sociétés d'État, à d'autres employés du secteur public ainsi qu'au secteur privé. Il faut qu'ils comprennent que nous entendons relancer l'économie du Canada.

**M. McKenzie:** Je remercie les deux témoins de leurs excellents mémoires. Vous vous faites certainement le porte-parole d'innombrables Canadiens. Vous avez eu tout à fait raison de venir, monsieur Frensch, car vous parlez pour des milliers de petites et moyennes entreprises. Vous venez de nous confirmer pourquoi nous ne pouvons accepter actuellement de majoration du tarif postal. Il serait ridicule de l'autoriser dans les circonstances actuelles. D'autre part, les postes font actuellement l'objet d'une enquête sur d'éventuelles fraudes électroniques. Nous allons inviter des témoins à venir discuter de leur pratique budgétaire qui semble tout à fait inorthodoxe.

Il ne s'agit pas simplement des délais d'acheminement du courrier mais aussi de pertes de courrier. Il m'est arrivé d'envoyer des documents à des électeurs qui au hasard d'une rencontre deux semaines ou deux mois plus tard, m'informent que je ne réponds pas à mon courrier. C'est très gênant pour un député de d'être accusé de ne pas répondre à son courrier alors que la réponse a simplement été perdue.

**Mme Antoniuk:** Monsieur McKenzie, j'ai quelques renseignements nouveaux à propos du courrier perdu. La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante a récemment effectué un sondage national. Nous avons demandé à n° 70,000 membres s'ils avaient remarqué un changement dans la quantité de courrier perdu «en cours de route» au cours des six derniers mois? Les résultats pour le premier trimestre de 1985 sont les suivants: 74,9 p. 100 de nos membres n'ont constaté aucun changement; 5,8 p. 100 ont déclaré que moins de courrier avait été perdu; et 19,3 p. 100 qu'il en avait été perdu davantage.

Lorsqu'on considère que 74,9 p. 100 ont déclaré qu'il n'y avait pas eu de changement... cela peut vouloir dire qu'ils perdent déjà 10 p. 100 de leur courrier car nous n'avons pas posé précisément cette question. Nous avons juste demandé si la situation était restée inchangée, avait empiré ou s'était améliorée? Comme vous le voyez, presque 20 p. 100 d'entre eux perdent davantage de courrier.

**M. McKenzie:** Si vous pouviez nous fournir ces données... car quiconque aujourd'hui utilise Postes Canada, le fait à ses risques et périls. Si l'on envoie des documents précieux ou des chèques, on le fait à ses risques et périls car on ne peut vraiment pas faire confiance à Postes Canada.

Le Comité va devoir présenter des recommandations très fermes au Parlement d'ici à la fin juin car il nous faut absolument corriger cette situation. Je veux que ces informations, plus ce que vous avez là, arrivent entre les mains du premier



*[Text]*

tion, plus what you have there, into the hands of the Prime Minister, because I understand they are going to be dealing with this rate increase very shortly.

I have examples here of mail from Winnipeg to my office taking 11 days. Another letter in Ottawa was mailed to me on May 30; it arrived on June 11. Here is a lady, a senior citizen from Scarborough. She sent me information on seven pieces of mail that she mailed earlier this year, January through to February and March, to seven different locations in Ontario. Not one of the letters ever arrived. So you can see the problems we have.

I will explain to you what is happening in some cases, why you are not getting your mail and it is being lost and it is taking a long time. I received a letter from an individual who works in the Canadian federal penitentiary system. They repair mail-bags for Canada Post. As these mail-bags arrive at these penitentiaries there is always mail in the bottom of the bags. In one incident an inmate was taken off the mail-bag repair for stealing from the mails in the Kingston Penitentiary. So that is why you are not getting your mail. It just shows you the shoddy manner in which Canada Post is being operated.

• 1615

And here is another example. An Oakville mail order firm has experienced such heavy losses of their parcels that they have stopped using the public mail services and are now using couriers.

I have spoken to lawyers in Winnipeg who no longer use Canada Post. They have to use couriers for all their legal documents. Some large law firms are spending up to \$10,000 a month on courier service. So you know what that cost is going to be passed on to.

And I have had complaints from small businessmen in Winnipeg that it is taking three to ten days for mail to travel across Winnipeg. Another example, I have received from a citizen concerns a T-4 slip from a Montreal trust company that was delivered to a Scarborough, Ontario, resident, even though it was clearly addressed to Campbellford, Ontario, with a correct postal code.

So we have more than enough evidence. We are just loaded with evidence plus this. And this will all have to be presented to the Cabinet and the Prime Minister before they make any decision on any postal rate increase.

**Ms Antoniuk:** Mr. McKenzie, I know you all have ample evidence. Part of the reason today for inviting Mr. Frensch to join us is because many other members of the committee may not hear the same kind of story you hear because you are very much involved in the postal issue. I think Mr. Frensch has one or two other points that he would like to convey to you just to substantiate his concern.

**Mr. McKenzie:** That is fine. I have no other comments. I would like to hear Mr. Frensch's, though.

*[Translation]*

ministre, car je crois que le Cabinet va étudier la question de la majoration des tarifs postaux d'ici peu.

J'ai là des exemples de courrier ayant mis 11 jours entre Winnipeg et mon bureau. Une autre lettre à Ottawa m'a été envoyée le 30 mai et m'est parvenue le 11 juin. Là, c'est une dame, une personne du troisième âge de Scarborough. Elle m'envoie des renseignements sur sept articles qu'elle a expédiés au début de l'année, en janvier, février et mars, à sept endroits différents en Ontario. Aucune de ces lettres n'est jamais arrivée. Vous voyez donc le problème que nous avons.

Je vais vous expliquer ce qui se passe dans certains cas, pourquoi vous ne recevez pas votre courrier, pourquoi il est perdu et pourquoi cela prend si longtemps. J'ai reçu une lettre de quelqu'un qui travaille dans les pénitenciers fédéraux. On y répare les sacs de courrier de Postes Canada. Lorsque ces sacs arrivent au pénitencier, il reste toujours du courrier au fond. Dans un cas, on a retiré un détenu de l'atelier de réparation des sacs de courrier pour avoir volé du courrier au pénitencier de Kingston. C'est la raison pour laquelle votre courrier n'arrive pas. Cela vous montre la façon déplorable dont marche Postes Canada.

Et il y a un autre exemple. Une société de vente par correspondance d'Oakville a perdu tellement de paquets qu'elle n'utilise plus les services postaux publics.

J'ai également eu des entretiens avec des avocats de Winnipeg qui n'utilisent plus Postes Canada. Ils ont recouru à des services de messagerie privés pour tous leurs documents juridiques. Certains grands cabinets d'avocats dépensent jusqu'à 10,000\$ par mois en services de messagerie. Inutile de se demander qui devra finalement faire les frais.

J'ai d'autre part reçu des plaintes de petites et moyennes entreprises à Winnipeg auxquelles il faut de 3 à 10 jours pour envoyer ou recevoir du courrier dans Winnipeg même. Un autre exemple qui m'a été fourni par un particulier est une formule T-4 d'une société de fiducie de Montréal qui a été livrée à un résident de Scarborough en Ontario, alors qu'elle était clairement adressée à Campbellford en Ontario avec le code postal voulu.

Nous ne manquons donc pas de preuves. Nous en sommes inondés. Et tout ça devra être présenté au Cabinet et au Premier Ministre avant qu'ils ne décident d'une majoration des tarifs postaux.

**Mme Antoniuk:** Monsieur McKenzie, je sais que vous avez tous énormément de preuves. Si nous avons aujourd'hui invité M. Frensch à nous accompagner, c'est parce que beaucoup d'autres membres du comité n'entendent peut-être pas le même genre d'histoires que vous entendez, vous qui vous occupez énormément des questions postales. Je crois que M. Frensch aimerait dire encore une ou deux choses pour préciser davantage sa pensée.

**M. McKenzie:** Parfait. Je n'ai pas d'autres observations. J'aimerais toutefois bien entendre M. Frensch.

[Texte]

**Mr. Frensch:** Thank you, Mr. McKenzie.

Usually we need drafts over the drafts to pay our import shipments. Usually, knowing the poor performance of Canada Post, we send it by registered mail. One time we had to take a chance when the company could not register, because it was late in the afternoon. So we took a chance that one time. The letter was dated January 30 and it arrived on February 12, some 13 days from Toronto to Grimsby. There were drafts in there and we lost there a cash discount of 3%, in this case \$323.32. In addition, I had to make a trip to Toronto, which cost me another \$100 to write out a letter of indemnity in order to get duplicate drafts. It was just one time that we took a chance with the Canada Post Office and this is what happened.

Another point is the tremendous potential we have for export to the United States on small items. We tried this and it looked very lucrative. But because of the performance of Canada Post Office, unfortunately we had to give this up. When we sent shipments to Ohio, the first shipment did not arrive. The people needed it and they phoned, so we sent a second one. They phoned again, because nothing arrived. We sent a third one over a period of four or five weeks. We got a letter then. When it rains, it pours; all three parcels arrived after five or six weeks. So we had to drop this.

**Mr. McKenzie:** Lost business.

**The Chairman:** Mr. McKenzie, is that the conclusion of your comments and questions?

Mr. Belsher.

**Mr. Belsher:** Thank you very much, Mr. Chairman. I would like to say welcome again to our guests and also thank them for their very concise report and also for the submission of Mr. Frensch. I can assure you that you folk do not need to convince us that our postal service is not adequate now and that it has become very undependable.

I would like to ask you folk whether you have any views as to where our root problems are? We in government set the policies and then we turn it over to the management to work at it and, along with the collective agreements, they arrange with the various unions. Then they have to deliver on the product.

I am wondering if you would care to go into that for us. This is what we are looking for. How are we going to help to try to solve the dilemma we are in?

**Ms Antoniak:** Well, some of the problems are obvious. I think absenteeism is one issue that has been reported on and is public.

Part of the problem for organizations such as ours is that we are not privy to much of the inside information Canada Post have concerning its problems. For instance, we know that overtime costs have been reduced but we have no idea what the base cost is. We may be told that they are reduced 20% or 50%, but it is 20% or 50% of what? We have tried time and time again to get this kind of information from Canada Post so

[Traduction]

**M. Frensch:** Merci, monsieur McKenzie.

Habituellement, il nous faut des quantités de traites pour payer ce que nous importons. De façon générale, connaissant les performances de Postes Canada, nous les envoyons par courrier recommandé. Un jour, nous avons dû prendre un risque, car il était trop tard pour le courrier recommandé. La lettre était datée du 30 janvier, elle est arrivée le 12 février, soit 13 jours entre Toronto et Grimsby. Elle contenait des traites et nous avons perdu 3 p. 100 d'escompte, soit 323.32\$; il m'a d'autre part fallu aller à Toronto, ce qui m'a coûté encore 100.00\$ pour rédiger une lettre de garantie afin d'obtenir les doubles de ces traites. C'est la seule fois où nous avons pris un risque avec Poste Canada et voilà ce qui nous est arrivé.

D'autre part, nous avons un potentiel énorme d'exportations vers les États-Unis pour de petits articles. Nous avons essayé et les perspectives nous ont paru excellentes. Toutefois, à cause de la non-performance de Poste Canada, nous avons dû abandonner. La première fois que nous avons envoyé quelque chose en Ohio, ce n'est pas arrivé. Les clients en avaient besoin et nous ont téléphoné si bien que nous avons procédé à un autre envoi. Ils nous ont retéléphoné car rien n'est arrivé. Nous avons envoyé un troisième paquet en 4 ou 5 semaines. Nous avons alors reçu une lettre. Quand ça va mal, rien ne va plus; les trois paquets sont arrivés après 5 ou 6 semaines. C'est pourquoi nous avons abandonné.

**M. McKenzie:** Vous avez perdu une possibilité de faire de l'argent.

**Le président:** Monsieur McKenzie, en avez-vous terminé?

Monsieur Belsher.

**M. Belsher:** Merci beaucoup, monsieur le président. J'aimerais à nouveau souhaiter la bienvenue à nos invités et les remercier aussi de leur rapport très concis et de l'exposé de M. Frensch. Je puis vous assurer que vous n'avez pas de mal à nous convaincre que notre service postal est devenu tout à fait insuffisant et n'est plus du tout fiable.

Avez-vous une idée de l'origine de nos problèmes? Le gouvernement doit arrêter la politique générale et c'est ensuite aux gestionnaires de la mettre en application et de se débrouiller avec les divers syndicats conformément aux conventions collectives. Il leur incombe de livrer le produit demandé.

Pourriez-vous nous dire ce que vous en pensez? Nous aimerions savoir d'où vient le problème. Comment pourrions-nous essayer de résoudre le dilemme qui se pose?

**Mme Antoniak:** Certains des problèmes sont évidents. Je crois que l'absentéisme en est un que tout le monde connaît.

Une partie du problème pour des organismes comme le nôtre est que nous ne connaissons pas tous les renseignements qu'a Postes Canada à propos des difficultés que rencontre la société. Par exemple, nous savons que les coûts d'heures supplémentaires ont diminué mais nous n'avons aucune idée du coût de base. On peut nous dire qu'ils sont réduits de 20 p. 100 ou de 50 p. 100, mais c'est 20 p. 100 ou 50 p. 100 de quoi? Nous

## [Text]

we can provide some constructive criticism on areas that potentially we feel you can improve upon by the following measures. You really cannot make intelligent decisions or suggestions on problems unless you really understand the nature of the problem. A lot of that has been withheld from organizations such as ours.

• 1620

However, there are certain issues that have been made public, and absenteeism is one of them. In our view, there is really no rationale, certainly not the excuse of absenteeism's being a traditional problem within Canada Post. That is totally unacceptable. The industrial average for absenteeism is less than half of that at Canada Post. You say, where can we make improvements? Counselling employees is certainly a starting point, but it has to be taken much further than that. You simply cannot allow people to maintain full employment when they are not showing up for the job. That is ludicrous.

**Mr. Belsher:** I agree with you very wholeheartedly; absenteeism is one of my own pet peeves. If Canada Post were to come to us and ask us if we would be willing to take a strike over that one issue, with the various unions that they negotiate with, to break that deadlock... I do not know whether that is part of the collective agreement or not. Would the business community be in support of a drastic measure like that?

**Ms Antoniuk:** I do not think anyone in this country wants to endure another postal strike, and again I will refer you to our background paper. The last postal strike in Canada cost small business alone millions of dollars, not to mention the hardship it created for pensioners, for people who received cheques in the mail, volunteer organizations and nonprofit organizations that relied heavily on the mail. I do not think anyone would advocate a strike in order to control the absenteeism problem. In our view, the absenteeism problem is a management problem. Absenteeism can be effectively managed, other companies are doing it.

A strike is almost the complete opposite to peace at any price. Are we going to continue to pay exorbitant postal rates when we are getting extremely poor service?

**Mr. McKenzie:** We will be dealing with the absenteeism issue tonight at the 8 p.m. meeting.

**Ms Antoniuk:** We believe these are management problems. Since the Crown corporation was formed in 1981, Mr. Warren has told us repeatedly that customers want value for money. They were on the road to recovering productivity, and there were going to be really significant improvements at Canada Post. However, these things have not happened. What we are viewing here is a very serious management problem. We have just come through a round of negotiations. Fortunately, no strike resulted from these negotiations, but what actually

## [Translation]

avons essayé en d'innombrables occasions d'obtenir ce genre de renseignements auprès de Postes Canada afin d'offrir une critique constructive sur des secteurs qui à notre avis peuvent être améliorés par les mesures suivantes. On ne peut prendre de décisions intelligentes ni proposer des suggestions pour résoudre les problèmes si l'on ne comprend pas réellement leur nature. Ces renseignements ne sont pas en général communiqués à des organismes tels que les nôtres.

Toutefois, il y a un certain nombre de choses qui ont été rendues publiques et l'absentéisme en est une. À notre avis, il n'y a aucune raison, aucune excuse pour que l'absentéisme soit un problème traditionnel à Postes Canada. C'est absolument inacceptable. La moyenne d'absentéisme dans l'industrie est moins de la moitié de celle de Postes Canada. Vous demandez où l'on peut apporter des améliorations? L'orientation professionnelle des employés est certainement un point de départ mais cela doit aller beaucoup plus loin. Il est inacceptable que des gens qui ne viennent pas travailler aient un statut d'employé à plein temps. C'est ridicule.

**M. Belsher:** Je suis entièrement d'accord avec vous; l'absentéisme est une des choses qui me met le plus en rogne. Si Postes Canada venait nous demander si nous étions disposés à risquer une grève à propos de cette question en vue de surpasser l'impasse... considérant les divers syndicats avec lesquels doit traiter la société, même si je ne sais pas si cela entre dans la convention collective, le monde des affaires serait-il favorable à une mesure aussi draconienne?

**Mme Antoniuk:** Je ne crois pas que quiconque au pays souhaite une autre grève postale et je vous renverrai encore à ce sujet à la documentation que nous vous avons fournie. La dernière grève postale au Canada a coûté aux petites et aux moyennes entreprises des millions de dollars, sans parler des difficultés que cela a posé aux personnes à la retraite, à ceux qui reçoivent leurs chèques par courrier, aux organismes bénévoles et aux organismes à but non lucratif qui dépendent beaucoup du courrier. Personne ainsi ne serait prêt à préconiser une grève en vue de régler le problème de l'absentéisme. C'est à notre avis un problème qui peut être réglé par la direction. Cela peut être géré convenablement, tout comme le font d'autres sociétés.

Une grève est presque l'opposé de la paix à tout prix. Allons-nous continuer à payer des tarifs postaux exorbitants alors que le service est extrêmement mauvais?

**M. McKenzie:** Nous traiterons de la question de l'absentéisme ce soir à 20 heures.

**Mme Antoniuk:** Nous estimons qu'il s'agit de problèmes de gestion. Depuis qu'a été formée la Société d'État en 1981, M. Warren nous répète que les clients veulent en avoir pour leur argent. Que la société essaie de redevenir productive, que l'on va constater des améliorations très sensibles à Postes Canada. Or il n'en est rien. Nous estimons qu'il y a là un très grave problème de gestion. Nous venons d'avoir une série de négociations. Cela ne s'est heureusement pas soldé par une grève mais ce qui s'est passé c'est que les employés ont reçu, si



[Texte]

happened is that workers received an average of, I believe, 2.56% wage increase.

Now, to me, in my own personal view, this is an example of doing a performance evaluation, where you have employees who are not measuring up, and then turn around and give them a wage increase. How can you hope for productivity improvements when you do that?

**Mr. Belsher:** In your estimation, the 2.9%, which is I guess somewhat below the averages are . . .

**Ms Antoniak:** It is well within the industrial average, but again, we are talking about employees who are measuring up, who are performing, who are doing their job.

**Mr. Belsher:** We have talked about absenteeism—I have gone on record, and I am sure you are not aware of it, in the House, that I blame both management and the staff. It is not all one-sided. I think management, on attendance—I agree with you—is every bit as much to blame as the workers themselves, because they have tolerated what goes on.

Mr. Chairman, I think we really have to start talking about the fundamentals of what happens in the organizations. I believe they touched upon this very well, and enunciated it very well for us. I guess I will rest my case on absenteeism at the moment.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Belsher.

Mr. McKenzie talked about a night meeting. Quite frankly, gentlemen, I think the way progress is being made, I am hoping to have both witnesses on this afternoon before the bells, because I think we will have a difficult time to get a quorum tonight.

• 1625

**Mr. McKenzie:** We could possibly go until five or six then, if necessary.

**The Chairman:** Well, we are making progress, Mr. McKenzie. I am just throwing that out as an admonition. Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** Thank you, Mr. Chairman. The first point I want to refer to is your Canada Post productivity page, page 17. What are you basing this graph on? What are the factors that you base this on? I notice the productivity is going down, down, down, and then in 1981 it went up a little. What is it based on?

**Ms Antoniak:** Well, as you pointed out, there are several charts appended to the back of this report. The focus of our presentation was to show that Canada's productivity was once higher than that of the U.S. and that it has deteriorated over a number of years.

**Mr. Taylor:** Are you basing it on the productivity of the U.S.?

**Ms Antoniak:** No, that is one comparison; we have also looked at Canada Post's own productivity over a period of years. What we have shown in Appendix 'C' on page 17, for example, is that in actual labour productivity, that is, pieces

[Traduction]

je ne m'abuse, une moyenne de 2,56 p. 100 d'augmentations salariales.

A mon avis, il s'agit-là d'une évaluation du rendement. Vous avez des employés qui ne font pas le travail voulu mais vous leur accordez une augmentation. Comment pouvez-vous espérer une amélioration de la productivité dans de telles conditions?

**M. Belsher:** À votre avis, les 2,9 p. 100 qui sont je crois un peu inférieurs à la moyenne sont . . .

**Mme Antoniak:** C'est certainement en-dessous de la moyenne dans l'industrie mais, là encore, il s'agit d'employés qui ont un bon rendement, qui font leur travail convenablement.

**M. Belsher:** On a parlé d'absentéisme—j'ai déclaré publiquement à la Chambre, et vous ne le savez peut-être pas, que je blâme à la fois la direction et le personnel. La faute est partagée. Pour ce qui est de la présence, je conviens avec vous que la direction est tout aussi coupable que les employés eux-mêmes car elle a toléré ce qui se passe.

Monsieur le président, il va vraiment nous falloir commencer à parler de questions fondamentales. Je crois que nos témoins ont très bien cerné le problème. Je n'en dirai pas plus pour le moment sur l'absentéisme.

**Le président:** Merci, monsieur Belsher.

Monsieur McKenzie a parlé d'une séance ce soir. Très franchement, messieurs, j'ai l'impression qu'à l'allure où nous allons, nous devrions pouvoir entendre les 2 témoins cet après-midi avant la sonnerie ce qui nous faciliterait les choses car nous risquons d'avoir du mal à obtenir un quorum ce soir.

**M. McKenzie:** Peut-être pourrions-nous alors poursuivre jusqu'à 5 ou 6 heures, si nécessaire.

**Le président:** Ma foi, je trouve que nous avançons assez bien. C'est simplement un avertissement que je voulais donner. Monsieur Taylor.

**M. Taylor:** Merci, monsieur le président. J'aimerais tout d'abord passer à votre page touchant la productivité de Postes Canada, à la page 17. Sur quoi fondez-vous pour ce graphique? Quels sont les facteurs considérés? Je remarque la productivité diminue indéfiniment pour remonter un peu en 1981. Sur quoi basez-vous ces courbes?

**Mme Antoniak:** Il y a en effet plusieurs graphiques annexés à ce rapport. Nous voulions essentiellement montrer que la productivité canadienne était autrefois supérieure à celle des États-Unis et s'était détériorée en quelques années.

**M. Taylor:** Considérez-vous alors la productivité des États-Unis?

**Mme Antoniak:** Non, il s'agit d'une comparaison; nous avons également examiné la productivité de Postes Canada sur un certain nombre d'années. Nous avons montré à l'annexe C, page 17, par exemple, que pour la productivité réelle de la

*[Text]*

per work year, Canada Post has just recovered 1972 productivity levels. The paid labour productivity, that is, pieces per constant 1971 dollar of total personnel compensation . . .

**Mr. Taylor:** What are you reading from now? Where did you get that data?

**Ms Antoniak:** The sources are noted, and as you will see, much of it is taken from Canada Post's own annual report.

**Mr. Taylor:** Yes, but you are taking out bits and pieces.

**Ms Antoniak:** No, sir. We are comparing common data over a period of years.

**Mr. Taylor:** Well, if I understand what you are doing, the productivity was 14% in 1971 and in 1973 it was down to 11.5%. Now, would you give me the factors that reduced that. What was it that reduced it? What productivity are you talking about? Productivity covers an awful lot of things. I am trying to find what you . . . Are you guessing, did you use actual data or how did you come to this decision?

**Ms Antoniak:** No. I can assure you, sir, we are not guessing. Several months of research have gone into the preparation of this document. I do not have the technical people with me who actually did the compilation of statistics, but I can . . .

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, could they send us the data they used, because this table is useless to me unless I know what data they used to produce this graph. A graph is useless unless you know the material upon which it was based. Could you send us the material upon which you based this graph?

**Ms Antoniak:** Yes, sir, I can certainly do that, and I can also refer you to the Canada Post Corporation.

**Mr. Taylor:** No, I do not want you to refer me to anybody. I want the graphs that you used, the facts you used to get this graph.

**Ms Antoniak:** I can certainly do that, although I think the graphs are self-explanatory if you have had an opportunity to read through the brief.

**Mr. Taylor:** No, they are not self-explanatory. They give no reason at all. It is simply a line. I want to know where you got these dots, what are they based on?

**Ms Antoniak:** These are based on Canada Post's actual performance report, taken from their business plan.

**The Chairman:** Well, could you send the data and-or obviously a covering memo or letter explaining this graph with certainty.

**Ms Antoniak:** I would be more than pleased to do that. All of the data utilized in this report, I should tell you, has been fully documented and foot-noted.

*[Translation]*

main-d'œuvre, c'est-à-dire produit par année de travail, Postes Canada a à peine retrouvé les niveaux de 1972. La productivité de la main-d'œuvre payée, c'est-à-dire le produit en dollars constants de 1971 de la rémunération totale du personnel . . .

**M. Taylor:** Que lisez-vous maintenant? Où avez-vous obtenu ces chiffres?

**Mme Antoniak:** Les sources sont indiquées et comme vous le constaterez, il s'agit pour beaucoup du rapport annuel de Postes Canada.

**M. Taylor:** Oui, mais vous prenez des éléments par-ci par-là.

**Mme Antoniak:** Non, monsieur. Nous comparons les mêmes données sur un certain nombre d'années.

**M. Taylor:** Si je comprends bien ce que vous faites, la productivité était de 14 p. 100 en 1971 et était tombée en 1973 à 11.5 p. 100. Pourriez-vous me dire quels facteurs ont présidé à cette réduction? Qu'est-ce qui l'a provoquée? De quelle productivité parlez-vous? La productivité couvre en effet énormément de choses. J'essaie de comprendre ce que vous . . . Est-ce que vous devinez, est-ce que vous avez utilisé des données réelles et comment en êtes-vous arrivés à cette décision?

**Mme Antoniak:** Non, je puis vous assurer, monsieur, qu'il ne s'agit pas de devinettes. Nous avons fait plusieurs mois de recherches pour établir ce document. Je ne suis pas accompagnée des spécialistes qui ont compilé les statistiques mais je puis . . .

**M. Taylor:** Monsieur le président, pourrait-on nous envoyer les données qui ont été utilisées car ce tableau ne me sert à rien si je ne sais pas les données qui ont été utilisées pour l'établir. Un graphique n'est utile que si l'on sait sur quoi il est basé. Pourriez-vous nous envoyer les documents sur lesquels vous vous êtes fondés pour établir ce graphique?

**Mme Antoniak:** Certainement, monsieur, et je puis également vous renvoyer à la Société Postes Canada.

**M. Taylor:** Non, je ne veux pas que vous me renvoyiez à quiconque. Je veux les graphiques que vous avez utilisés, les données que vous avez utilisées pour établir ce graphique.

**Mme Antoniak:** Je le ferai certainement même si j'estime que ces graphiques s'expliquent d'eux-mêmes si vous lisez entièrement le mémoire.

**M. Taylor:** Non, ils ne s'expliquent pas d'eux-mêmes. Aucun motif n'est donné. Il y a simplement une courbe. J'aimerais savoir où vous avez obtenu ces points, sur quoi ils sont fondés?

**Mme Antoniak:** Sur le rapport de rendement de Postes Canada, c'est dans son plan d'activité.

**Le président:** Pourriez-vous donc nous envoyer les données voulues et une note explicative nous précisant la façon dont vous êtes parvenus à ce graphique.

**Mme Antoniak:** Avez grand plaisir. Je dois dire que toutes les données utilisées dans ce rapport sont accompagnées de pièces justificatives et de notes.

[Texte]

**Mr. Taylor:** Well, that is what I want. I want all this fully documented. I do not want the words, I want to know what that full documentation is.

**Ms Antoniak:** I would certainly be pleased to provide you with that.

**Mr. Taylor:** That is fine. In connection with strikes, I come from a union family, and I saw the time when my brothers and my dad were pretty badly treated by management. The only redress they had was a strike, and I am talking about the UMW. In latter years the UMW became a very sensible union. They did not support things that were wrong on behalf of their employees. They are very highly respected throughout the area, and I would certainly support strikes for people with that.

On the other hand, many of my constituents are now saying that this Canada Post is an essential service and an essential service should not have the right to strike, which is the same as you are saying in your brief. But you do not give the alternative. How are the employees going to be sure they get a fair deal if we take away from them the right to withdraw their services?

• 1630

**Ms Antoniak:** First, I can certainly empathize with you on your point, but I think we have to remember that we are no longer at the turn of the industrial revolution. If you look at Canada Post in particular, and I think many of the employees at Canada Post would tell you this themselves, they certainly enjoy some of the best standards of pay and compensation, certainly for their industry. In terms of wages, benefits and compensations—I know that Mr. Warren has introduced many many programs directed towards employees and improving the quality of life within the postal corporation. For example, safety programs have been set up across the board, together with training programs to help employees who perhaps are going to be transferred to another kind of work and need some kind of retraining. Many quality-of-life improvements have been introduced to Canada Post over a number of years, so I do not think we are talking about the kind of work environment we had during the industrial revolution.

**Mr. Taylor:** Many employees in Canada Post are overpaid. I am asking what alternative you are providing, if we take away the strike, to make sure that all employees get a fair deal, not just those in the high brackets.

**Ms Antoniak:** Sir, I had hoped that we were working towards building the kind of rapport within the corporation that Michael Warren has suggested. In other words, he has told the public, time and time again, that he is trying to develop an environment of trust with the unions. Obviously, that is where it starts and that is where it ends. You have to have a good working relationship with your employees and you have to be able to build a trusting relationship. At the same time, you cannot guarantee total job security and a no-layoff provision when you are losing millions of dollars every year. However, I understand you are concerned about the workers.

[Traduction]

**M. Taylor:** C'est justement ce que je veux. Je veux toutes ces pièces. Je ne veux pas qu'on me dise, je veux savoir ce que sont ces pièces.

**Mme Antoniak:** Je me ferai un grand plaisir de vous soumettre tout cela.

**M. Taylor:** Parfait. À propos des grèves, je viens d'une famille de syndicalistes et j'ai connu l'époque où mes frères et mon père étaient bien maltraités par le patronat. Le seul remède à leur disposition était la grève et je parle de l'UMWA. Récemment, ce syndicat est devenu très sensé. Il n'a pas appuyé certaines actions déplacées. Il est très respecté dans toute la région et j'appuierais certainement des grèves s'il en donnait l'ordre.

Par contre, beaucoup de mes électeurs déclarent maintenant que Postes Canada est un service essentiel et qu'un tel service ne devrait pas avoir le droit de grève, ce qui revient à ce que vous dites dans votre mémoire. Vous n'offrez pourtant pas d'autre solution. Comment les employés peuvent-ils s'assurer d'être traités justement si nous leur supprimons le droit de retirer leurs services?

**Mme Antoniak:** Tout d'abord, je vous comprends très bien mais je crois qu'il nous faut bien nous rappeler que nous ne sommes plus au début de la révolution industrielle. Si vous considérez Postes Canada, et je crois que beaucoup des employés de cette société vous le diraient eux-mêmes, les salaires et avantages sociaux sont parmi les meilleurs dans leur secteur. Pour ce qui est des salaires, avantages et rémunération—je sais que M. Warren a mis sur pied d'innombrables programmes à l'intention des employés afin d'améliorer la qualité de la vie au sein de la Société des postes. Par exemple, des programmes de sécurité ont été adoptés partout, de même que des programmes de formation devant permettre aux employés qui sont sur le point d'être mutés dans d'autres fonctions d'acquiescer les compétences nécessaires. Postes Canada insiste donc beaucoup sur la qualité de la vie depuis plusieurs années et je ne crois donc pas qu'il s'agisse du genre de milieu de travail qui prédominait pendant la révolution industrielle.

**M. Taylor:** Beaucoup d'employés de Postes Canada sont surpayés. Je vous demande quelle solution de rechange vous offrez si nous supprimons le droit de grève afin que tous les employés soient traités équitablement et non pas seulement les échelons supérieurs.

**Mme Antoniak:** Monsieur, j'espérais que nous essayons d'obtenir au sein de la Société le genre de relation dont avait parlé Michael Warren. Autrement dit, il a répété maintes et maintes fois aux Canadiens qu'il essayait de créer un climat de confiance entre la Société et les syndicats. Il est évident que cela commence et s'arrête là. Il faut avoir de bonnes relations de travail avec ses employés et pouvoir créer un climat de confiance. Par contre, on ne peut garantir une sécurité d'emploi absolue ni l'absence de toute mise à pied quand on perd des millions de dollars chaque année. Je comprends bien toutefois que vous vous inquiétiez des travailleurs.



[Text]

**Mr. Taylor:** You are getting off the point. You are not suggesting any other alternative; you are just saying to take away the strike—nothing to go in its place.

**Ms Antoniak:** Are you asking if we are suggesting another alternative to the strike privilege?

**Mr. Taylor:** Yes, I want to know how the employee is going to be protected if we take away the right to strike.

**Ms Antoniak:** Well, there is a collective bargaining process.

**Mr. Taylor:** Are you suggesting arbitration, or what?

**Ms Antoniak:** No, I am not suggesting specifically arbitration. What I am suggesting, in removing the right to strike, is that we may be...

**Mr. Taylor:** What will you replace it with?

**Ms Antoniak:** Well, we may be capable of more effective bargaining. Right now, it would seem to me that the situation is slightly out of balance. I mean, postal service is a vital service in this country. The last question was on that point.

**Mr. Taylor:** I know that, but you have no alternative to replace the right to strike if we take it away. Is that your position? It is a very strange position.

**Ms Antoniak:** I do not think it is really the responsibility of outside organizations, such as ours, to tell Canada Post or to tell the union how they can co-operatively work out an agreement.

**Mr. Taylor:** You are telling them to take the right to strike away from the employees and you are not prepared to give them any alternative.

**Ms Antoniak:** I would like to respond to that point, if I may.

Certainly, the U.S. Postal System, which incurred a profit the year before last of \$660 million, does not have the right to strike. I would put this forward as evidence that the postal system can work without the right to strike privilege.

I would just add one other point. An earlier question put forward to me asked if I would prefer to have a strike, to sort of set the stage, or let the unions know Canadians are fed up with the poor postal service.

Between 1965 and 1981, Canadians endured 59 strikes by postal workers, for a loss of 2,427,000,310 working days.

**Mr. Taylor:** On a point of order.

**Ms Antoniak:** The 42 day strike in 1981 involved costs of \$2 billion to \$3 billion to the small-business community alone. I would like to rest my case.

**Mr. Taylor:** On a point of order. I have all that information here, and I have your answer—you do not have any alternative, because United States does have an alternative for the employees. So, it...

**The Chairman:** I do not know if she heard your question. When you asked her what the United States situation was, she

[Translation]

**M. Taylor:** Vous vous écarter du sujet. Vous n'offrez pas de solution de rechange; vous dites simplement qu'il faut supprimer le droit de grève sans proposer quelque chose à la place.

**Mme Antoniak:** Vous demandez que nous proposons une solution de rechange au droit de grève?

**M. Taylor:** Oui, j'aimerais savoir comment les employés seront protégés si nous leur retirons le droit de grève.

**Mme Antoniak:** Ma foi, il y a le processus de négociation collective.

**M. Taylor:** Suggérez-vous alors l'arbitrage ou quoi?

**Mme Antoniak:** Non, pas précisément l'arbitrage. Je dis simplement qu'en supprimant le droit de grève, nous pouvons...

**M. Taylor:** Par quoi le remplacerez-vous?

**Mme Antoniak:** Envisagez un processus de négociation plus efficace. À l'heure actuelle, il me semble que la situation soit assez déséquilibrée. Le service postal est essentiel au pays. La dernière question portait justement sur ce point.

**M. Taylor:** Je sais bien mais vous n'avez rien à suggérer pour remplacer le droit de grève si nous recommandions de le supprimer. C'est bien cela? C'est assez étrange.

**Mme Antoniak:** Je ne crois vraiment pas qu'il appartienne à des organismes extérieurs, comme le nôtre, de dire à Postes Canada ou au syndicat comment collaborer à l'élaboration d'une convention.

**M. Taylor:** Vous préconisez de supprimer le droit de grève aux employés et vous ne leur offrez aucun autre recours.

**Mme Antoniak:** J'aimerais, si vous le permettez, répondre.

Il est évident que les postes américaines qui ont réalisé il y a deux ans 660 millions de dollars de bénéfices n'ont pas le droit de grève. Cela montre bien que l'on peut avoir un service postal sans droit de grève.

J'ajouterai une chose à propos d'une question qui m'a été posée plus tôt quand on m'a demandé si j'étais prête à risquer une grève. A ménager le contexte voulu pour que les syndicats comprennent que les Canadiens en ont par-dessus la tête de la médiocrité du service postal.

Entre 1965 et 1981, les Canadiens ont subi 59 grèves des employés des postes, soit une perte totale de 2,427,310 journées de travail.

**M. Taylor:** Objection!

**Mme Antoniak:** La grève de 42 jours en 1981 a représenté 2 à 3 milliards de dollars de frais pour les petites et moyennes entreprises seulement. Permettez-moi de m'expliquer.

**M. Taylor:** Objection, monsieur le président! J'ai ici tous ces renseignements et j'ai votre réponse—vous n'avez pas de solution de rechange à proposer car les États-Unis ont bien offert une solution de rechange à leurs employés. Ainsi, cela...

**Le président:** Je ne sais pas si elle a entendu votre question. Lorsque vous avez demandé quelle était la situation aux États-

## [Texte]

said there was no right to strike; they made the profit—and there were two people talking at one time. Mr. Taylor did ask you, Ms Antoniak, what the situation was. What procedure do they have in United States to resolve their differences? Is there just collective bargaining or is there arbitration? I think that was the question to which there really was no answer.

Do you know? If you do not know, we perhaps can find out. However, that was the question and it sort of overran your statement, or what you were saying at the time.

**Ms Antoniak:** Thank you, Mr. Chairman. In answer to the question, no, I do not have a specific alternative to suggest improved productivity.

To perhaps clarify one point, Mr. Chairman, our reason for being here today is to discuss the service in Canada Post, the poor service, and to suggest to the members of this committee that the service at this time does not merit a postal rate increase. And in that we have brought Mr. Frensch today, who has to take a full day off from his business in order to come here and have an opportunity to speak with you, I would suggest that, perhaps, if we could focus on this aspect. And as far as the labour and management problems are concerned, that is definitely where the costs are arising from, so perhaps that is better addressed by people other than myself.

• 1635

**Mr. Taylor:** Well, Mr. Chairman, it is not the part of the witnesses to tell us what kind of questions to ask, with all respect. We want this information so we can come to a decision on the thing.

**The Chairman:** I understand the points you both make, Ms Antoniak and Mr. Taylor. Anyway your time is gone, Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** The time is gone?

**The Chairman:** Yes, it is gone on this round. Mr. Horner is next.

**Mr. Taylor:** I just want to make the point, Mr. Chairman, that the lady took too much time on irrelevant matters and took up most of my time.

**The Chairman:** Mr. Taylor, if this Chair was going to recognize only relevant matters and relevant dissertations, the work of our committee would be most productive and we would be able to conclude most meetings in a very short period of time.

**Ms Antoniak:** Mr. Chairman, I would like to thank you for the opportunity of being able to address the members of this committee today. That was our purpose in coming.

**The Chairman:** Thank you, Ms Antoniak. Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Thank you very much, Mr. Chairman. I also want to thank the witnesses for being here and presenting a very comprehensive report. As a small businessman, I know

## [Traduction]

Unis, elle vous a répondu qu'il n'y avait pas de droit de grève; qu'ils avaient réalisé des bénéfices—et il y avait alors deux personnes qui parlaient en même temps. M. Taylor vous a bien demandé, M<sup>me</sup> Antoniak, ce qu'il en était. La solution qu'avait trouvée les États-Unis pour résoudre les conflits entre le patronat et les employés? S'agit-il simplement de négociations collectives ou ont-ils l'arbitrage? Je crois que c'est vraiment la question à laquelle vous n'avez pas répondu.

Le savez-vous? Sinon, nous pourrions probablement nous renseigner. C'est la question qui vous a été posée alors que vous n'aviez pas fini de parler.

**Mme Antoniak:** Merci, monsieur le président. Pour répondre à la question, non, je n'ai pas en effet de solution précise de rechange à suggérer pour améliorer la productivité.

J'aimerais toutefois préciser une chose, monsieur le président. Si nous sommes ici aujourd'hui c'est pour discuter des services de Postes Canada, de la médiocrité de ses services et pour indiquer aux membres de votre Comité qu'à l'heure actuelle ces services ne justifient pas de majoration de tarifs postaux. Et c'est pourquoi nous avons demandé à M. Frensch de nous accompagner. M. Frensch a dû prendre une journée complète pour venir ici vous adresser la parole. Peut-être ainsi pourrions-nous nous concentrer sur cette question. Pour ce qui est des relations patronales-syndicales, c'est certainement de là que viennent les coûts et il y a peut-être des gens qui seraient mieux placés que moi pour en parler.

**M. Taylor:** Ma foi, monsieur le président, je dirai en toute déférence qu'il n'appartient pas aux témoins de nous dire le genre de questions que nous devons leur poser. Nous devons obtenir certains renseignements pour parvenir à une décision à ce sujet.

**Le président:** Je vous entends bien l'un et l'autre, M<sup>me</sup> Antoniak et M. Taylor. De toute façon, votre temps est épuisé, monsieur Taylor.

**M. Taylor:** Oui?

**Le président:** Oui, pour ce tour. C'est maintenant à M. Horner.

**M. Taylor:** Monsieur le président, cette dame a pris trop longtemps pour discuter de questions qui n'avaient rien à voir avec le sujet.

**Le président:** Monsieur Taylor, si la présidence ne devait autoriser que les questions et les réponses pertinentes, le travail de notre Comité serait des plus productifs et nous pourrions conclure très rapidement la plupart de nos réunions.

**Mme Antoniak:** Monsieur le président, je vous remercie de nous avoir donné l'occasion de comparaître devant votre Comité. C'est la raison pour laquelle nous sommes venus.

**Le président:** Merci, madame Antoniak. Monsieur Horner.

**M. Horner:** Merci beaucoup, monsieur le président. Je veux également remercier les témoins d'être venus nous présenter ce rapport très exhaustif. A titre de petit entrepreneur, je connais

[Text]

some of the situations that Mr. Frensch is talking about, having lost small amounts of money myself through late mail, lost mail, which is brought about by absenteeism. And these things have been addressed.

I represent Mississauga North, one of the fastest growing areas in Canada. I have had plenty of problems. I get more mail, as has been stated here, concerning Canada Post Corporation than makes up any other problem I have.

Out of 77,000 residences in my riding, the first householder letter I sent out to 77,000 residences took 62 days to arrive—that is, from Ottawa to Mississauga. That is 62 days! My New Year's greeting to them arrived around the first of March.

I have 10,000 homes out of those 77,000 that have no mail delivery at all. These are established communities and they drive upwards of 7 miles to pick up their mail.

Since you have opened up a comparison to U.S. Postal Service, I think it is fair ball to ask a few questions. Are you aware that the U.S. Postal Service has not increased their delivery service since 1976, and do you think delivery is the answer? Do you think, possibly, that businesses can get along with pickup ups from drop boxes?

**Ms Antoniak:** Are you asking me whether I think businesses can get along with a drop-off pick-up provision, sir?

**Mr. Horner:** Yes.

**Ms Antoniak:** I think, again, that would represent a further deterioration of service. The level of service is so poor right now, that what you are suggesting is another alternative to compensate for poor service within the Post Office. So in my opinion, no; that is not the alternative.

Mr. Chairman, if I may, I will just elaborate on what Mr. Frensch was explaining to you when he was talking about the added costs. When he has to go to the airport to take a letter, or he has to have a courier deliver the letter, you are taking an hour away from your business to go down to a drop-off point and come back to your business again. And you are not only incurring gasoline, energy, costs and time away from your business, in many cases, such as Mr. Frensch's which are very small businesses operating with four people, you are putting a "closed" sign on the door. So no, I do not think that is a viable alternative.

**Mr. Horner:** I will address the next question to Mr. Frensch. Do you believe that for the time being, a viable alternative would be to go to alternate day delivery or, let us say, instead of five-day-a-week delivery, cut it down to four days a week, so that more people could get delivery, and then improve it as conditions improve?

**Mr. Frensch:** Absolutely not. I mean, our postal service is such a disgrace. When I go once or twice a year to Europe to see my European suppliers, they just flatly do not believe it when I tell them of the number of strikes we have, and that we

[Translation]

le genre de problèmes dont parle M. Frensch ayant perdu moi-même de l'argent du fait de retard dans le courrier, de courrier perdu à cause d'absentéisme. Ce sont des questions urgentes.

Je représente Mississauga-Nord, une des régions où l'expansion est la plus rapide au Canada. J'ai connu énormément de problèmes. Je reçois plus de courrier sur la Société Postes Canada que sur n'importe quel autre problème.

Il y a 77,000 résidences dans ma circonscription et mon premier envoi collectif à ces 77,000 résidences a mis 62 jours à arriver—c'est-à-dire d'Ottawa à Mississauga. Soixante-deux jours! Mes vœux de fin d'année sont arrivés aux alentours du 1<sup>er</sup> mars.

Sur ces 77,000 résidences, il y en a 10,000 auxquels on ne distribue pas du tout le courrier. Il s'agit pourtant de lieux dits bien établis mais ces gens-là doivent parcourir au moins sept milles pour aller chercher leur courrier.

Étant donné que vous avez établi une comparaison avec les services postaux américains, j'aimerais vous poser un certain nombre de questions à ce sujet. Savez-vous que les services postaux américains n'ont pas augmenté leur service de distribution depuis 1976 et pensez-vous que la distribution soit la solution? Croyez-vous que les entreprises accepteraient d'aller chercher elles-mêmes leur courrier dans certaines boîtes?

**Mme Antoniak:** Me demandez-vous si je pense que les entreprises accepteraient un système de dépôt et de ramassage de leur courrier?

**Mr. Horner:** Oui.

**Mme Antoniak:** Cela pourrait encore marquer une plus grande détérioration du service. Le service est déjà tellement médiocre que ce que vous suggérez est encore une solution pour remédier à la médiocrité du service qu'offrent les postes. Je ne crois donc pas que ce soit la solution.

Monsieur le président, si vous le permettez, je vais revenir sur ce qu'expliquait M. Frensch à propos des coûts additionnels. Lorsqu'il doit aller à l'aéroport chercher une lettre ou demander à un service de messagerie de lui livrer cette lettre, cela lui prend une heure. Non seulement consomme-t-il de l'essence, de l'énergie mais il doit quitter son entreprise et, dans de nombreux cas, comme pour M. Frensch, il s'agit de très petites entreprises que l'on fait tourner à quatre. Lorsque l'on s'en va, on est obligé de fermer boutique. Je ne crois donc pas que ce soit une solution possible.

**M. Horner:** J'adresserai ma question suivante à M. Frensch. Pensez-vous que pour le moment, la solution serait d'envisager de distribuer le courrier un jour sur deux ou quatre jour par semaine plutôt que cinq de sorte que l'on puisse le distribuer à davantage de monde en attendant que les circonstances s'améliorent?

**M. Frensch:** Absolument pas. Notre service postal est une telle honte. Lorsque je fais une fois ou deux par an en Europe voir mes fournisseurs européens, ils ne me croient pas tout simplement pas quand je leur raconte le nombre de grèves que



[Texte]

are not able to take advantage of 2% cash discounts. I mean, it is a national disgrace, our service. We cannot in any way compromise.

• 1640

**Mr. Horner:** I agree that the postal service has very severe problems in productivity, which we are hoping to address at this time.

Are you aware that if the Cabinet, let us say, does not approve an increase in postal rates then it will mean that we have to take \$4 million per week from public funds? Someone was going to have to pay in the short haul. Are you aware of this?

**Mr. Frensch:** There must be some way to get the productivity up.

Can I mention an example? For instance, before, when the postal workers were very underpaid and when they worked six days a week, we got excellent service. At that time, if we had to get a draft or something over to Europe quickly, we had the alternative to go to the airport and drop an airmail letter into the mailbox at the airport, and that letter used to be there in one or two days. Do you know what happens now? This letter brought to Malton at the airport goes into the airport. It goes from the airport into the worst place we have, into the Mississauga station. It is held up there for eight or nine days, goes back to the airport and then is sorted and put into a postal bag and then goes to Europe. This is a farce.

**Mr. Horner:** Yes, I am well aware of that because Gateway postal facility is in my riding. The standing joke is that it is so large because they need extra room to store the mail.

You passed around a document that says that Michael Warren may be a brilliant man but he is no match for Jean-Claude Parrot. In your humble opinion, is the fault mainly with management or mainly with the unions?

**Ms Antoniuk:** Sir, first of all, I would just like to clarify that this statement was taken from one of many thousands complaining about the Post Office and certainly it is not the representative view of CFIB as a whole. That is one individual constituent, if you will, out there expressing a concern.

Very definitely it is a labour-management problem, and I think your motives are genuine in suggesting alternatives such as picking up or dropping off mail at a point or perhaps having delivery every other day, but those are alternatives we should not even be considering. Nor should the dollars be coming out of the public coffers in the form of another huge subsidy. We have to put the problem back where it belongs, and that is within the corporation itself.

[Traduction]

nous avons ici et quand je leur dis que nous ne pouvons profiter de l'escompte de 2 p. 100 pour paiement comptant. Notre service postal est une honte. Nous ne pouvons accepter aucun compromis.

**M. Horner:** Je pense moi aussi qu'il existe de graves problèmes au niveau de la productivité des services postaux, et nous espérons justement pouvoir les régler.

Saviez-vous que si le Cabinet n'approuve pas une augmentation des tarifs postaux, il faudra que nous prenions chaque semaine 4 millions de dollars dans les deniers publics? Il faut bien que quelqu'un en paie les frais à court terme. Étiez-vous au courant de cela?

**M. Frensch:** Il doit y avoir moyen d'améliorer la productivité.

Puis-je vous donner un exemple? Lorsque les travailleurs postaux étaient sous-payés et lorsqu'ils travaillaient 6 jours par semaine, nous avions un excellent service. À la même époque s'il nous fallait très vite envoyer en Europe un mandat ou autre chose, nous pouvions toujours aller à l'aéroport et glisser l'enveloppe dans la boîte aux lettres qui s'y trouvait. Notre lettre arrivait à destination au bout d'un jour ou deux. Savez-vous ce qui se passe à l'heure actuelle? Une lettre déposée dans la boîte à l'aéroport de Malton va de là à l'un des pires endroits que nous ayons, la station de Mississauga. Là, elle attend pendant 8 ou 9 jours, après quoi elle retourne à l'aéroport où elle triée, mise dans un sac et enfin expédiée en Europe. C'est une vraie farce.

**M. Horner:** Oui, je suis au courant de la situation, car la succursale Gateway se trouve dans ma circonscription. On plaisante constamment au sujet de cette succursale, prétendant que si ses locaux sont si importants, c'est qu'elle a besoin de beaucoup de place pour entreposer le courrier.

Vous avez fait circuler un document qui dit que Michael Warren est peut-être un homme tout à fait brillant mais qu'il ne fera jamais le poids contre Jean-Claude Parrot. À votre humble avis, la faute revient-elle surtout au patronnat, ou bien au syndicat?

**Mme Antoniuk:** Permettez-moi de préciser tout d'abord que cette déclaration a été puisée dans une lettre parmi plusieurs milliers que nous avons reçues de membre de notre fédération qui se plaignent du service postal, et qu'elle n'est pas du tout représentative de la Fédération canadienne des entreprises indépendantes dans son ensemble. Il s'agit d'une opinion personnelle d'un seul de nos membres.

C'est très certainement un problème de relations patronales—syndicales, et je pense que vous croyez bien faire lorsque vous proposez d'autres solutions comme par exemple le dépôt et le ramassage de courrier à des endroits déterminés ou un service de livraison du courrier un jour sur deux... mais ce sont là des formules que nous ne devrions même pas examiner. Il ne faudrait pas non plus offrir une subvention au service postal, subvention qu'on ira puiser dans les coffres de l'état. Il nous faut renvoyer le problème dans le camp du responsable, c'est-à-dire la société elle-même.

[Text]

Certainly Canada Post has had many, many advertising programs advising the public how to utilize the mails more efficiently: We will help you if you help us to do a better job. The cases of mail that are properly addressed, such as in Mr. Frensch's case . . . he has a whole pile of them here that are properly addressed but perhaps never reached their destinations. I think the public has certainly given Canada Post the benefit of the doubt. Frankly, it is tiresome to be hearing about the perception being the problem with Canada Post when we have documented cases like this that are saying this is not perception; this is based on a survey or a statistical finding.

**Mr. Horner:** I agree with you, but you must admit that there is going to be a turnaround time. We are not going to say that this week it is bad but next week it is going to be good. It is going to take some time, and therefore it is going to cost someone \$4 million a week, and this can come from a postal increase or out of public funds. Which would you rather see happen?

**Ms Antoniak:** It could also come from, I think, first of all not keeping on employees when you do not have any meaningful work for them to do. In other words, you have a no-layoff policy within Canada Post, which Michael Warren has agreed to. Any other business in this country—and Michael Warren tells us that he wants to run the Post Office like a business—does not keep on redundant employees. So I think that is one area you can look at.

Secondly, in terms of negotiations, I am sure that Canada Post employees are concerned about keeping their jobs. One way they can help themselves to do that is to take wage cuts or wage freezes. In fact, if they want a greater number of people working and there is not enough to go around, then everybody may have to take a little less.

**Mr. Horner:** Thank you very much.

Those are all the questions I have at the moment.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Horner.

Those are all the questioners I have for the federation.

I want to thank Ms Antoniak and Mr. Frensch for appearing today. We can hear Mr. Findlay. I must say I found all the questions interesting and certainly Mr. Horner's. If he had not asked a couple of them, I was going to usurp the power of the Chair to ask the consent of the committee to ask a couple of them myself on some of his points because I was interested in your answers. Perhaps there is just one, not on business but along the lines of Mr. Horner's question about this delivery to business.

[Translation]

La Société canadienne des Postes a monté de très nombreuses campagnes de publicité pour expliquer au public ce qu'il pourrait faire pour rendre les postes plus efficaces: nous vous aiderons si vous nous aidez à faire un meilleur travail. Les erreurs dans le cas de lettres qui portent une adresse correcte et complète, comme celui dont a parlé M. Frensch . . . il y a toute une pile de lettres ici qui portent des adresses correctes mais qui ne sont peut-être jamais arrivées à destination. Le public canadien a donné aux postes le bénéfice du doute. Bien franchement, on commence à en avoir assez d'entendre dire que le problème pour ce qui est des postes c'est un problème de perception, car il existe de nombreux cas bien documentés, comme celui-ci, qui démontre clairement que ce n'est pas un problème de perception. Il s'agit ici de statistiques vérifiables, provenant d'enquêtes.

**M. Horner:** Je suis d'accord avec vous, mais vous reconnaîtrez qu'il faudra tout de même prévoir un certain délai. Vous ne pouvez pas dire que le système est mauvais cette semaine et que la semaine prochaine tout ira bien. Cela va demander du temps, et cela va coûter 4 millions de dollars par semaine à quelqu'un. Et cet argent peut provenir d'une augmentation des tarifs, ou alors sortir des caisses publiques. Quelles solutions préférez-vous?

**Mme Antoniak:** Il y a je pense une autre solution: il ne faudrait pas garder des employés lorsque vous n'avez pas de travail valable à leur faire faire. Il n'existe pas de politique de mise à pied à la Société des Postes, et Michael Warren s'est dit d'accord avec cela. Je ne connais aucune autre entreprise au pays et Michael Warren ne cesse de nous dire qu'il veut que la Société des Postes fonctionne comme un entreprise—qui garde des employés qui sont en trop. Je pense que c'est là quelque chose que vous pourriez examiner.

Deuxièmement, pour ce qui est des négociations, je suis convaincue que les employés de la Société des Postes veulent garder leurs emplois. Ils se rendraient service s'ils acceptaient un gel voir une diminution de leur salaire. D'ailleurs, s'ils veulent que les effectifs augmentent, et s'il n'y a pas l'argent nécessaire, alors il se pourrait que tout le monde soit obligé d'accepter d'être payé un peu moins.

**M. Horner:** Merci beaucoup.

Je n'ai pas d'autres questions pour l'instant.

**Le président:** Merci, monsieur Horner.

Personne d'autre n'a de questions à poser aux représentants de la Fédération.

Je tiens à remercier madame Antoniak et monsieur Frensch d'être venus nous rencontrer aujourd'hui. Nous allons maintenant pouvoir entendre monsieur Findlay. Je dois dire que j'ai trouvé toutes les questions intéressantes, surtout celles de M. Horner. D'ailleurs, s'il ne vous en avait pas posé certaines, j'aurais moi-même demandé l'indulgence du Comité pour le faire car vos réponses m'intéressaient. J'aurais peut-être une question à vous poser, question qui rejoint celle de M. Horner au sujet des livraisons faites aux entreprises.

[Texte]

• 1645

[Traduction]

Mr. Warren mentioned here on Tuesday that the home delivery cost was between \$110 and \$115 per home versus the mail-box in the community at a cost of \$25 to \$28. Now, there were some suggestions made by Mr. Horner in his questions; not business, but home delivery. Again, from your federation members have you had any polling or surveys as to whether or not, to help reduce costs, when you get that \$100 disparity between home delivery and a community box, fairly close... The beggars do not come; the icemen do not come; the milkmen do not come. This seems to be part of the evolution of our so-called progressive society. Have there been any surveys where your federation members have commented on the value and the necessity of home delivery? You may not have.

**Ms Antoniuk:** In answer to your question, no, the Canadian Federation of Independent Business has not surveyed our members to ask the specific question of whether or not they would be in favour of cutting back on home delivery to reduce the deficit. In fact, it is certainly a question we could ask. But in my mind, we can reduce the Canada Post deficit and we can become self-efficient through providing a good and efficient mail service that the public will use.

**The Chairman:** Fine. Thank you.

I really want to get on to Mr. Findlay. Yes, Mr. Belsher.

**Mr. Belsher:** Mr. Chairman, I would like to thank the Canadian Federation of Independent Business for the document they sent around to us on April 10. It was well done and it gave us a rationale, and I just want to compliment the federation again. I have written to Mr. Bennett; it would have come under his signature. But I want them to know that, as Members of Parliament, we appreciate that kind of help and input for ideas as to how we might attack the problem we have facing us.

**Ms Antoniuk:** Thank you. There is just one last point I would like to make, Mr. Chairman. I have been mentioning many times Mr. Warren's name and Mr. Warren's statements. Certainly, the president of that corporation has a very difficult job, and we are not expecting that he and senior management and the workers can turn around the post office overnight. But what we are most concerned about is that we have seen such a significant rise in postal rates: 88% since 1981.

Now, if we had productivity improvements that were better than marginal, that were starting to keep pace with the rate increases and with the salary negotiations, fine. We are trying to take a reasonable approach here and understand that you cannot turn around a corporation overnight and you cannot immediately cut out thousands of employees' jobs. But at the same time, \$550 million of that deficit has been reduced through first-class mail rate increases alone, and the produc-

M. Warren nous a dit mardi que la livraison du courrier à domicile coûtait entre 110\$ et 115\$ par maison, tandis que les boîtes à lettres regroupées dans une localité ne coûtent qu'entre 25\$ et 28\$. M. Horner, lorsqu'il vous interrogeait, a proposé plusieurs formules qui pourraient s'appliquer non pas aux entreprises, mais au service de livraison à domicile. Avez-vous fait un sondage auprès des membres de votre Fédération pour savoir, vu cet écart de 100\$ entre le coût de la livraison à domicile et à proximité... les mendiants ne viennent plus, les vendeurs de glace et les marchands de produits laitiers non plus. Cela semble cadrer avec l'évolution de notre société soi-disant progressive. Avez-vous mené une enquête auprès des membres de la Fédération pour savoir ce qu'ils pensaient de la valeur et de la nécessité d'un service de livraison à domicile? Vous ne l'avez peut-être pas fait.

**Mme Antoniuk:** Pour répondre à votre question, la Fédération canadienne des entreprises indépendantes n'a pas fait de sondage auprès de ses membres pour savoir si elles seraient favorables à une diminution du service de livraison à domicile en vue de réduire le déficit. Mais c'est certainement une question que nous pourrions leur poser. Je demeure cependant pour ma part convaincue que c'est en offrant un bon service efficace que le public utilisera que nous parviendrons à réduire le déficit de la société des Postes et rendre cette dernière autosuffisante.

**Le président:** Très bien. Merci.

J'aimerais maintenant donner la parole à M. Findlay. Oui, monsieur Belsher.

**M. Belsher:** Monsieur le président, j'aimerais remercier la Fédération canadienne des entreprises indépendantes de nous avoir fourni ce document dès le 10 avril. Celui-ci est très bien écrit et il nous fournit des explications tout à fait pertinentes, et je tenais à en féliciter la Fédération. J'ai écrit à M. Bennett, mais je tenais à ce que les témoins sachent qu'en tant que députés, nous apprécions beaucoup leur aide et leurs idées sur les solutions que nous pourrions envisager pour régler le problème auquel nous nous trouvons confrontés.

**Mme Antoniuk:** Merci. J'aimerais faire une dernière remarque, monsieur le président. J'ai souvent mentionné le nom de M. Warren et certaines de ses déclarations. Il est évident que le président de la Société des postes a un travail fort difficile à faire, et nous nous ne nous attendons pas à ce qu'il réussisse, avec l'appui de ses collaborateurs et les employés de la Société, à renverser la situation du jour au lendemain. Ce qui nous inquiète le plus c'est l'augmentation importante qu'auront connue les tarifs postaux: en effet, ceux-ci auront augmenté de 88 p. 100 depuis 1981.

Ce serait très bien si l'amélioration de la productivité avait été plus que marginale, si elle avait augmenté proportionnellement aux tarifs et aux salaires. Nous avons essayé d'adopter une approche raisonnable, et nous savons que vous ne pouvez pas régler tous les problèmes en un jour et que vous ne pouvez pas éliminer tout de suite des milliers d'emplois. En même temps, sur ce déficit, 550 millions de dollars auront été récupérés grâce à la seule augmentation des tarifs de courrier



[Text]

tivity improvements that have resulted in savings are really marginal in comparison to the rate increases. So we are really looking for a very great improvement in management and continue to wish the post office and the unions well in achieving that objective, because frankly, we do not want to pay for it.

**The Chairman:** Thank you very much. Thank you again for appearing.

We will now call upon Mr. Findlay, who is the Executive Vice-President of the Letter Carriers' Union of Canada.

**Mr. William Findlay (Executive Vice-President, Letter Carriers' Union of Canada):** Thank you, Mr. Chairman.

• 1650

Members of the Standing Committee on Transport, I appreciate this opportunity to appear before the committee. I may say that I feel like a sheep in wolf's clothing. Here I am down to speak against the employer where my members get their wages and their bread and butter.

I would like to correct a few anomalies. I would thank the independent small business people for coming and putting all their problems here, but I would hope they would stick to the independent business and leave the labour relations to the people who know what they are doing in that field.

**The Chairman:** She tried.

**Mr. Findlay:** I support everything she said about the poor service and the cost and the delay. That is why I am here.

I would also like to straighten out for Mr. Frensch the problem that this new executive of Canada Post Corporation has made in the last three and one-half years. About 18 months ago they unilaterally, without any advice to the unions, took the airmail and put it in three sections of Canada—Montreal, Toronto and Vancouver—which means all airmail coming or going from this country has to go to one of these three spots. They have destroyed the service, and they have the audacity to put 4¢ on a half-ounce airmail, as is in the proposal here today. That is why that gentleman is talking about airmail. You go to any country in Europe and ask why it takes so long for the airmail and they say Canada is the worst country in the world for airmail. These people, without any knowledge, have destroyed the airmail service in this country. We used to have the third-best postal service in the world.

Michael Warren said here the other day that he turned this around, that people were proud to say they worked for Canada Post. Well I hide when I travel in airplanes; I do not tell people

[Translation]

de première classe, et les améliorations de la productivité qui ont débouché sur des économies ne sont que très marginales si on les compare aux augmentations au niveau des tarifs. D'importantes améliorations devront être enregistrées au niveau de la gestion et nous souhaitons bonne chance au Bureau de poste ainsi qu'au syndicat, car pour parler franchement, nous ne voulons pas en payer les frais.

**Le président:** Merci beaucoup. Et je vous remercie de nouveau d'être venus nous rencontrer.

La parole est maintenant à M. Findlay, vice-président administratif de l'Union des facteurs du Canada.

**M. William Findlay (vice-président administratif, Union des facteurs du Canada):** Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs, membres du Comité permanent des transports, je vous suis reconnaissant de m'avoir donné l'occasion de venir comparaître devant vous. Je dois dire que je me sens comme si j'étais un loup déguisé en brebis. En effet, je sais que je suis venu ici pour critiquer l'employeur qui paie le salaire des personnes que je représente.

J'aimerais tout d'abord corriger un certain nombre d'anomalies. Je suis heureux que les représentants de la Fédération canadienne des entreprises indépendantes soient venus vous expliquer tous leurs problèmes, mais j'aurais préféré qu'ils s'en soient tenus aux affaires propres aux entreprises indépendantes, et qu'ils aient laissé les questions de relation de travail à ceux qui s'y connaissent.

**Le président:** C'est ce qu'elle a essayé de faire.

**M. Findlay:** Je suis d'accord avec tout ce qu'elle a dit au sujet de la mauvaise qualité du service ainsi que de son coût et des retards. C'est pourquoi je suis ici.

J'aimerais également, pour la gouverne de M. French, expliquer le problème qu'a créé la nouvelle administration de la Société canadienne des postes depuis qu'elle a pris les rênes il y a de cela trois ans et demi. Il y a environ 18 mois, elle a décidé unilatéralement, sans consulter les syndicats, que le courrier par avion ne serait traité que dans trois villes du pays, notamment, Montréal, Toronto et Vancouver, ce qui signifie que tout courrier par avion en partance ou à destination du Canada doit passer par l'une de ces villes. Ils ont détruit le service et ils ont l'audace d'imposer 4c. de plus sur les lettres par avion pesant une demi-once, car c'est là ce que contient la proposition dont il a été question aujourd'hui. C'est la raison pour laquelle on parle du courrier par avion. Allez dans n'importe quel pays d'Europe et demandez aux gens pourquoi il faut compter si longtemps pour qu'une lettre envoyée par avion parvienne au Canada; ils vous diront que le Canada est le pire pays au monde pour ce qui est du courrier par avion. C'est l'administration, qui par ignorance, a détruit le service de courrier par avion que nous avions ici. Autrefois, le service postal canadien était classé troisième au monde.

Michael Warren a déclaré ici l'autre jour qu'il avait renversé les choses, que maintenant les gens étaient fiers de dire qu'ils travaillaient pour la Société des postes du Canada.

## [Texte]

who I am or where I work, because I am not proud of the service Canada Post is giving today. It has taken seven and eight days for Michael Warren's mail to get across to our office, and any of the other officers' mail, which is a seven-mile drive from their office to our office here in Ottawa. Ottawa has the worst postal service in the whole of Canada.

There were a few other anomalies put in here the other day. One was that we did not have a system. Yes, we have a system; it was put in by Mr. Ouellet, the Postmaster General, when he was there, and Mr. Corkery, the Deputy Postmaster General. And it was still in effect up to what Mr. Warren is talking about, in the year 1984. He is trying to hoist on the public today that he is going to give no more mail service to all these new homes; the people across Canada are paying \$100,000 and \$125,000, \$200,000, and they want the people to walk and pick up their own mail.

You asked the question, Mr. Chairman, at the end of the question period about the independent small businesses. A figure of \$115 to houses versus \$28 for boxes is a misleading figure. I want to clear that up quickly. The only difference and only savings would be the walking time down the street and in and out of the houses. A letter carrier would still have to sort that mail in the post office, the same time it would take to sort it if they lugged it to independent houses door to door. It would get the same time to travel out on a bus to take it to that box at the end of the street.

Now, we work in a time-and-motion system. We are the only employees in Canada Post who work in a time-and-motion system. The time-and-motion system has worked out that to residential homes we get about 60% average time allowance, which means that when we go at 100% we give Canada Post 40% productivity with no time and motion. We prove this at Christmas, as you all know; we walk up your driveways with 15, 20, 30 letters. We get the same pay and the same time as when we walk up with one letter. Now, it is up to Canada Post to get that mail through and fill the bags of the mailmen and we will give them productivity. We have given them productivity, and we have proven we can give them productivity.

We have offered and both unions have cried to give the public of Canada a break at Christmas with a 20¢ stamp for that Christmas period, and we would clean up the mail. That has been refused repeatedly. Mr. Warren and his people have told us they have spoken to the business people, the small independent business people, and they do not need a break at Christmas time. This is the kind of stuff the unions have been told when we try to offer help.

So these were a few things. Not to use up all the time with a red herring that was thrown in here by absenteeism, I would

## [Traduction]

Moi je peux vous dire que je me cache lorsque je voyage en avion. Je ne dis à personne qui je suis ni où je travaille, car je ne suis pas fier du service qu'assure aujourd'hui la Société des postes. Il aura fallu sept à huit jours pour que les lettres de Michael Warren arrivent jusqu'à notre bureau, ou à celui des autres représentants, et il n'y a que sept milles entre ces bureaux à Ottawa. La ville d'Ottawa a le pire service postal de tout le pays.

J'avais relevé un certain nombre d'autres anomalies l'autre jour. Il a été dit que nous n'avions pas de système. Eh bien, nous en avons un, et ce sont l'ancien ministre des postes, M. Ouellet et le sous-ministre des postes, M. Corkery qui l'avaient mis en place. Et il était d'ailleurs resté en vigueur jusqu'en 1984, année à laquelle faisait allusion M. Warren. Il essaie de faire avaler aux Canadiens qu'il ne va pas offrir de service postal aux propriétaires de nouvelles maisons. Il y a des Canadiens qui achètent des maisons 100,000\$, 125,000\$ ou 200,000\$, et il veut qu'ils aillent à pied chercher leur propre courrier.

Monsieur le président, à la fin de la période des questions, vous avez posé une question au sujet des petites entreprises indépendantes. Il a été question de 115\$ pour la livraison du courrier à domicile et de 28\$ pour les boîtes, mais ces chiffres pourraient vous induire en erreur, et j'aimerais corriger les choses. La seule différence et la seule économie serait au niveau du temps qu'il faut prévoir pour parcourir la rue à pied et aller d'une maison à une autre. Les facteurs auraient toujours à trier la courrier au bureau de poste, et cela leur demanderait autant de temps que s'ils avaient à le livrer à chacune des maisons. Et il faudra compter autant de temps pour que le facteur se rende en autobus jusqu'à la boîte située au bout de la rue.

Nous travaillons dans le cadre d'un système de micro-mouvement. Nous sommes d'ailleurs les seuls employés de la Société des postes dans ce cas. Dans ce système, on nous alloue une période de temps moyenne de 60 p. 100 pour la livraison aux maisons individuelles, ce qui signifie que lorsque nous tournons à 100 p. 100, nous donnons à la société une productivité de 40 p. 100, sans qu'il soit tenu compte des micro-mouvements ou des cadences. Comme vous le savez tous, nous vous en donnons la preuve à Noël, lorsque nous allons vous apporter 15, 20 ou 30 lettres à la fois. Nous touchons le même salaire et cela prend la même période de temps que lorsque nous allons vous apporter une seule lettre. La Société des postes est responsable de faire livrer le courrier et de remplir les sacs des facteurs, et nous nous leur donnons la productivité. Nous leur en avons d'ailleurs fourni la preuve.

Nous avons offert de faire un petit cadeau aux Canadiens à Noël, avec un timbre de 20c. pour la période des Fêtes, et la garantie que leur courrier serait livré, et les deux syndicats ont plaidé pour nous. Mais notre proposition a chaque fois été rejetée. M. Warren et ses collaborateurs nous ont dit qu'ils ont rencontré les gens d'affaires, les petits entrepreneurs indépendants, et que ceux-ci n'ont pas besoin de répit à Noël. Voilà ce qu'on dit aux syndicats lorsqu'ils essaient d'aider.

Voilà donc les quelques corrections préliminaires que je tenais à faire. Je ne voudrais pas consacrer le temps qu'il me

## [Text]

like to get that out of the way quickly. Absenteeism has been a problem in the public service from day one with all government employees. This union has offered in each round of negotiations to work out an incentive with the corporation to try to get the people to come to work when they have a slight headache or anything else. This union is working to try to cut that down. Mr. Warren and his labour relations people have refused to work any incentives with us. If he is talking, he could save \$100 million by cutting five days. Why would he not pay half half of that \$100 million as an incentive and he may cut it even more than five days. I wrote a letter to the executive vice-president, Mr. Stewart Cooke a few weeks ago, and said: This union will help you cut down the casual days.

• 1655

Now, we are the only union that gave them in their collective agreement that if a person is going to be off injured or they are going to be off sick for a known period of 20 days or more—we allow Canada Post to hire a term casual off the street from day one. We have done everything to co-operate to try to keep the costs down, and we will continue to do that if we get some help and encouragement from Canada Post.

I would like to turn to the brief now, Mr. Chairman, and this brief is made up from Canada Post's own financial reports they gave to Parliament, and I will start out by reading:

To be fair to management, I think it is appropriate to examine several factors when comparing Canada Post as a government department versus a Crown corporation. These factors include the morale of the employees, the efficiency, service, volumes, and costs.

As reported in the Canada Post's annual report, during the period from 1977 to 1981, the Post Office endured deficits as follows:

In 1978 to 1979—\$490 million, when a stamp was 14¢ for a first-class letter.

In 1979 to 1980—\$279 million, when a stamp went to 17¢.

In 1980 to 1981—\$487 million, and they were still at 17¢.

I may say at that time we were going into an election. The Liberal government refused to give Canada Post assistant deputy ministers and the Deputy Postmaster General the power to increase by 2¢. If it had we could have wiped out the deficit. They said: We are going into an election. And there were no increases granted at that time and the deficit was allowed to climb.

## [Translation]

reste à un faux problème, et j'entends donc régler très vite la question de l'absentéisme. L'absentéisme est depuis toujours un problème au sein de la Fonction publique, et ce pour l'ensemble des fonctionnaires. Notre syndicat a, dans le cadre de chacune des négociations auxquelles il a participé, proposé qu'on adopte à la Société des postes des mesures d'encouragement qui pousseraient les employés à venir au travail s'ils n'ont qu'un petit mal de tête ou quelque chose du genre. Le syndicat travaille pour amener une diminution du taux d'absentéisme. Or, M. Warren et les négociateurs qui travaillent pour lui ont toujours refusé l'idée de mesures d'encouragement. Il pourrait économiser 100 millions de dollars en supprimant cinq jours. S'il prenait la moitié de ces 100 millions de dollars pour des mesures d'encouragement, il pourrait peut-être même réduire encore davantage le nombre de jours non travaillés. Il y a quelques semaines, j'envoyais au vice-président administratif, M. Stewart Cooke, une lettre dans laquelle je lui expliquais que notre syndicat est prêt à l'aider à réduire le nombre de jours qu'ils doivent payer à des employés occasionnels.

Notre syndicat est le seul à avoir accepté qu'ils inscrivent dans la convention collective que si un employé va être absent pour cause de blessure ou de maladie pendant une période connue de 20 jours ou plus—la société des Postes peut dès le premier jour recruter un employé occasionnel. Nous avons fait tout notre possible pour collaborer et pour permettre une réduction des coûts, et nous continuerons de le faire si la Société des Postes nous y aide et nous encourage.

Monsieur le président, j'aimerais maintenant passer au texte de notre mémoire, mémoire qui s'appuie sur les rapports financiers qui ont été déposés devant le Parlement par la Société des Postes. Voici donc le texte du mémoire que nous avons préparé à votre intention:

Pour être juste envers le patronat, je pense qu'on conviendrait d'examiner plusieurs facteurs lorsqu'on compare la Société des Postes, en tant que ministère, aux sociétés de la Couronne. Comptent parmi ces facteurs, le moral des employés, l'efficacité, le service, les volumes et les coûts.

Comme cela est expliqué dans le rapport annuel de la Société des Postes, celle-ci aura entre 1977 et 1981 accusé les déficits suivants:

De 1978 à 1979—490 millions de dollars, lorsqu'un timbre pour une lettre de première classe coûtait 14c.

De 1979 à 1980—279 millions de dollars, lorsque le même timbre coûtait 17c.

De 1980 à 1981—487 millions de dollars, et le même timbre était toujours vendu 17c.

Il conviendrait peut-être que je souligne que nous étions au seuil d'une élection. Le gouvernement libéral avait refusé de permettre aux sous-ministres des Postes d'augmenter les tarifs de 2c. S'il avait accepté, le déficit aurait pu être éliminé. Les Libéraux nous avaient alors dit: Nous serons bientôt en période d'élection. C'est pourquoi il ne fut autorisé aucune augmentation, et le déficit poursuivit sa montée.



## [Texte]

Mr. Warren took charge of the Post Office in 1981, October 16, and since that date the deficits of the corporation have been reported as follows:

In January 1982, the cost of stamps jumped up by 76%, by a 15¢ increase to 30¢ for the same first-class letter. The deficit was cut to \$262 million.

In 1983-84, the deficit rose to \$306 million, despite another 2¢—another 6.-something—increase.

In 1984-85 we are at \$347 million, and still at 32¢.

As a Crown corporation, Canada Post has seen the volume increase from 6.5 billion pieces in 1980-81 to 7.5 billion pieces in 1984-85. The 32¢ postal rate for 7.5 billion pieces represents a 90% increase over the 17¢ postal rate for the 6.5 billion pieces. Increases in the wage and benefit packages for workers have been minimal, as follows:

In 1982-83, the Liberal government put their 6 and 5 in. It restricted all the unions from even negotiating. So they had a grace period of no strikes, no wage increases. It was a bare 6 and 5. You could either take it in benefits or money, and you were restricted. So here was a two-year grace period—some unions it was three years—for the corporation to get its feet on the ground and turn this thing around, and it never happened.

In 1984, we were the first union to negotiate with them, and we held to a modest 2.9% negotiated contract for all benefits. We tried to put in productivity at that time and were refused.

Total revenue in 1984-85 is \$2.496 billion, with a total operating expenditure of \$2.866 billion. Using Canada Post Corporation's inflated figures, the average absenteeism rate in 1981 was 22 days, and in 1985 it is 17.56 days.

In 1981, Canada Post had 14,035 full-time letter carrier routes, and 556 part-time routes, delivering to 6,337,012 points of delivery. In March 1985 there were 14,112 full-time routes, and 469 part-time routes, delivering to 7 million points of delivery.

The actual increase in the number of routes delivered over the period of 1981 to 1985 is 77 full-time routes. And the number of part-time routes has decreased by 87. Therefore, if you calculate that two part-time positions equals one full-time, there is only an actual increase of 44 positions, but we have increased a million points of delivery with that slight increase of employees.

## [Traduction]

C'est le 16 octobre 1981 que M. Warren pris en charge les Postes, et depuis le déficit de la société aura suivi l'évolution que je vais maintenant vous expliquer:

En janvier 1982, le coût du timbre pour une lettre de première classe passait de 15¢ à 30¢., soit une augmentation de 76 p. 100. Le déficit fut ramené à 262 millions de dollars.

En 1983-1984, le déficit atteint 306 millions de dollars, malgré une nouvelle augmentation de 2c. du prix du timbre, soit une augmentation de l'ordre de 6 p. 100.

En 1984-1985, le timbre pour le courrier de première classe coûte toujours 32c. et le déficit se chiffre à 347 millions de dollars.

Le volume de courrier traité par la Société des Postes aura passé de 6,5 milliards d'articles en 1980-1981 à 7,5 milliards en 1984-1985. Le tarif des 32c. pour 7,5 milliards d'articles représente une augmentation de 90 p. 100 par rapport au tarif de 17c. pour 6,5 milliards de lettres. Les augmentations accordées aux employés au titre de salaire et d'avantages sociaux ont été minimes:

En 1982-1983, le gouvernement libéral adoptait son programme de 6 et 5 p. 100 qui interdisait même aux syndicats de négocier. Le gouvernement a donc joui d'une période de grâce qui ne connut ni grève ni augmentation de salaire. Les seules augmentations qui ont été consenties étaient plafonnées à 6 et à 5 p. 100. En pouvait opter soit pour les avantages sociaux, soit pour une augmentation salariale, mais c'était limité. Il y eut donc une période de grâce de deux ans—certains syndicats parlent même de trois ans—qui aurait permettre à la société de mettre de l'ordre dans ses affaires et de se refaire une santé, mais ce n'est pas ce qui s'est passé.

En 1984, notre syndicat fut le premier à négocier avec eux, et nous nous en sommes tenus à une modeste augmentation de 2,9 p. 100 pour l'ensemble des avantages négociés. Nous avions essayé d'y inclure des dispositions relativement à la productivité, mais le patronat avait refusé.

Les recettes totales en 1984-1985 se sont élevées à 2,496 milliards de dollars, avec des frais d'exploitation totaux de 2,866 milliards de dollars. Les statistiques gonflées fournies par la Société des Postes font état d'un taux d'absentéisme moyen correspondant en 1981 à 22 jours et en 1985 à 17,56 jours.

En 1981, la Société des Postes avait 14,035 circuits de facteurs à temps plein et 556 circuits pour facteurs travaillant à temps partiel. Ces circuits avaient assuré un service à 6,337,012 points de livraison. En mars 1985, on comptait 14,112 circuits à temps plein et 469 circuits à temps partiel assurant un service à 7 millions de points de livraison.

Entre 1981 et 1985 le nombre de circuits à temps plein aura augmenté de 77 et le nombre de circuits à temps partiel aura diminué de 87. Prenons pour hypothèse que deux postes à temps partiel correspondent à un poste à temps plein, il n'y a en fait eu création que de 44 postes. Cependant, avec une très faible augmentation du nombre d'employés, nous aurons réussi à augmenter de 1 million le nombre de points de livraison que nous desservons.

## [Text]

The employer has effected the following: reduced the number of working employees at Canada Post by nearly 3,000 positions in the past two years; cut the service by refusing to pick up mail on Saturdays or Sundays, every weekend; reduced the number of hours of counter service; refused to provide service to new calls in communities now receiving door-to-door delivery service.

• 1700

They refused service to residents in communities that now meet the criteria to receive door-to-door delivery and eliminated the rural service on Saturdays.

Employers also reduce costs as follows: they reduce the cost of absenteeism; maintain a less than average wage settlement, when we are restricted with a 6 and 5; and increase the productivity in their own figures. When one considers all of the above-mentioned facts, the real question is whether Canada Post can be in a worse financial position than it was in 1981 as a government department.

There has been a 90% hike in the postal rates, which generates a great deal more money. There has been increased productivity, increased volumes, a decrease in absenteeism, a reduction in the work force, and less than average wage settlements. My answer to the question is simple: the corporation has been managed by everyone and run by no one. The corporation hired a lot of highly paid executives, who decided that whatever funds were available would be spent on everything but providing proper service. Dollar for dollar the Canada Post as a government department was more efficiently operated in 1980-81 than today as a Crown corporation.

The present proposal to raise the rates again and cut the services is questionable if not downright objectionable. This over-managed corporation should be placed under the control of Parliament, so that the revenue generated can be properly allocated to provide proper service to the taxpayers of Canada, instead of being allocated to the salaries of highly paid management personnel.

There would not be any objection concerning the 2¢ increase by the unions if the increase was earmarked for better service. The objection is to the increase when there are cutbacks in the service. For instance, the corporation has proposed that the change-of-address rate be increased from \$1.59 to \$9.50; the service provided for the \$1.50 today will be reduced by 50%, while the costs will rise by 500%. I will stop for a second and explain that.

Today for \$1.59 you get all your mail redirected to your new address for 7 months. Canada Post is proposing four months, after which they will kill off your mail and send it to the sender or the dead letter office. The corporation also proposes

## [Translation]

Voici maintenant un résumé des mesures qui ont été prises par l'employeur: Au cours des deux dernières années, il aura réduit de près de 3,000 le nombre d'employés qui travaillent aux Postes; il a réduit le service en refusant de ramasser le courrier les samedis et dimanches, les fins de semaine; il a réduit les horaires des comptoirs de service dans les bureaux de postes; il a refusé d'assurer un service de livraison aux nouvelles maisons érigées dans des localités qui jouissent déjà d'un service de livraison à domicile.

L'employeur a refusé le service aux résidents de localités qui satisfont déjà aux critères en vigueur pour le service de livraison à domicile et il a éliminé le service rural du samedi.

L'employeur a d'autre part réduit ses coûts comme suit: il a réduit le coût de l'absentéisme; lorsqu'était en vigueur le programme des 6 et 5 p. 100, il a négocié des augmentations de salaires inférieures à la moyenne; enfin, si l'on se fie à ses propres statistiques, il a augmenté la productivité de ses employés. Compte tenu de tous les facteurs que je viens d'énumérer, la vraie question est celle de savoir si la Société des postes se porte moins bien qu'en 1981, lorsqu'elle était un ministère fédéral.

Il y a eu une augmentation de 90 p. 100 des tarifs postaux, ce qui a rapporté des revenus beaucoup plus importants. Il y a également eu une augmentation de la productivité des volumes, une réduction du taux d'absentéisme, une diminution de la main-d'œuvre et la négociation d'augmentations salariales inférieures à la moyenne. Ma réponse à la question est fort simple: la Société a été administrée par tout le monde mais gérée par personne. La Société a embauché tout un tas de cadres supérieurs très bien rémunérés qui ont décidé que les fonds disponibles seraient consacrés à tout sauf à assurer un bon service. Une comparaison dollar par dollar révélerait que les Postes étaient mieux gérées en tant que ministère fédéral en 1980-1981 qu'elle ne le sont aujourd'hui en tant que société de la Couronne.

La proposition qui est maintenant à l'étude et qui vise une nouvelle augmentation des tarifs et une réduction des services est discutable voire inacceptable. Cette société, qui souffre d'un trop-plein de gestionnaires, devrait être placée sous le contrôle du Parlement, afin que ses revenus puissent être utilisés de façon à assurer un bon service aux contribuables, au lieu de servir à payer les salaires des administrateurs.

Le syndicat ne s'opposerait aucunement à l'augmentation prévue de 2c., si cette augmentation devait être consacrée à une amélioration du service. Si nous nous y opposons, c'est qu'il va y avoir en même temps réduction de service. La Société a notamment proposé que le coût du service en cas de changement d'adresse passe de 1.59\$ à 9.50\$. Or, le service qui est aujourd'hui offert au client pour 1.50\$ se verra réduit de 50 p. 100, tandis que le coût augmentera de 500 p. 100. Je vais m'arrêter ici un instant pour vous expliquer cela.

Aujourd'hui, moyennant un versement de 1.59\$, tout votre courrier est réexpédié à votre nouvelle adresse pendant une période de 7 mois. La Société des postes propose de ramener cette période à 4 mois, après quoi le service sera interrompu et

*[Texte]*

to return all insufficient postage mail to the sender regardless of whether the insufficient postage is due to an honest error on the part of the sender or mechanical failure on the part of the post office. There is no attempt to differentiate between the honest customer and the one who attempts to cheat the system on a large mailing. This will delay the mail beyond the five or six days it takes for delivery today and will further damage whatever public-relations image remains.

In summary we feel it is time for Parliament to compare the operations of Canada Post as a government department in its last five years with Canada Post as a Crown corporation in its first three and a half years, so that we can determine which system provides the best service for the dollars spent. I would have to say we cannot allow any increases until a committee is set up by Parliament to study the efficiency to see if an increase is necessary, and to see if there is any efficient way to get Canada Post turned around.

I offer to give my time to help in any way we can to offer better service to the Canadian public. This is an outcry. In my briefcase I have hundreds and hundreds of petitions from some of the Members of Parliament sitting around this table; most come from Conservative Members of Parliament from out west, who have been screaming to get delivery service. My friend from Mississauga knows what he is talking about, and it is high time something was done to put some pride back in our postal service. Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Findlay for a very informative brief. You have delivered it very forcefully and with some common sense. Mr. Ouellet.

**Mr. Ouellet:** First of all I would like to thank Mr. Findlay for appearing before our committee.

• 1705

He does represent a union that has an excellent track record of not only dedication to the Post Office over the years but a high sense of responsibility to the public at large and the users of Canada Post. A number of examples have been given throughout the years of letter carriers who have gone beyond their normal responsibilities of giving mail service, through helping the population or individuals through their visits to various residences. Certainly the letter carriers have to be proud of their achievement as a union and their achievement through their membership in servicing the community.

What is interesting today, Mr. Chairman, is to have the chance to question our witnesses, who not only appear before us today but were here earlier this week and who have listened to the testimony that was presented before our committee. They were also here when the previous witness was here making representations to our committee.

*[Traduction]*

tout votre courrier sera renvoyé à l'expéditeur ou au service de rebut. La Société se propose par ailleurs de renvoyer à l'expéditeur toutes les lettres qui ne sont pas suffisamment affranchies, et ce, que ce soit dû à une erreur tout à fait honnête de la part de l'expéditeur ou à une erreur mécanique du service des postes. Il ne sera fait aucun effort pour distinguer entre le client honnête et celui qui abuse du système ou qui triche lors d'envois importants. Ces mesures ne feront que retarder davantage la livraison du courrier, qui demande déjà 5 ou 6 jours, et nuire à l'image déjà pas très bonne dont nous jouissons auprès du public canadien.

En résumé, nous pensons que le moment est venu pour le Parlement de comparer ce qu'ont fait les Postes pendant cinq ans en tant que ministère fédéral, à ce qu'elles ont fait pendant trois ans et demi en tant que société de la Couronne, afin de déterminer lequel des deux systèmes est le plus rentable et offre le meilleur rapport coûts-avantages. Je préciserais que nous ne permettrons aucune augmentation tant que le Parlement n'aura pas créé un comité chargé d'examiner la situation pour savoir si une augmentation est vraiment nécessaire, et de trouver un moyen efficace de mettre de l'ordre dans les affaires des Postes.

Je suis prêt à vous donner de mon temps et à vous aider pour voir comment il serait possible d'améliorer le service offert au public canadien. Je suis ici pour protester. J'ai dans ma serviette des centaines et des centaines de pétitions, dont certaines signées par des députés que je reconnais autour de cette table et dont la plupart sont des Conservateurs de l'Ouest, qui ne cessent de réclamer un service de livraison. Mon ami de Mississauga sait de quoi il parle, et il est grand temps que quelque chose soit fait pour que nous puissions de nouveau être fier de notre service postal. Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Findlay, pour votre exposé très informatif. Vous nous avez communiqué votre point de vue avec vigueur et logique. La parole est à M. Ouellet.

**M. Ouellet:** J'aimerais tout d'abord remercier M. Findlay d'être venu comparaître devant le Comité.

Il représente un syndicat qui a bien montré non seulement qu'il était dévoué au ministère des Postes au fil des ans, mais également qu'il faisait preuve de responsabilité envers l'ensemble du public canadien et envers les utilisateurs de Postes Canada. Au fil des ans, on nous a donné des exemples de postiers qui ne se sont pas contentés d'assumer leurs responsabilités normales, soit la livraison du courrier, mais qui se sont chargés d'aider la population ou des particuliers lors de leurs visites à divers domiciles. Il est évident que les facteurs ont de quoi être fiers à titre de syndicat et à titre de personnes qui ont su aider la collectivité.

Monsieur le président, il est fort intéressant aujourd'hui d'avoir l'occasion de poser des questions à nos témoins qui non seulement sont venus aujourd'hui, mais qui étaient ici un peu plus tôt cette semaine et qui ont écouté les témoignages présentés à notre Comité. Ils étaient également ici lorsque le témoin précédent s'est adressé à notre Comité.



**[Text]**

One of the points raised has to do with absenteeism. Mr. Findlay alluded to this question briefly in his remarks, and I would like him to come back to this question and maybe give some explanation. We have received a document from Canada Post Corporation that gives a breakdown in terms of absenteeism by bargaining unit.

Let us take your union, for instance. According to the information we have received, the average number of days per full-time employee in 1984-85 is 19.63 for letter carriers. That is the average. When we look at the breakdown, it turns out that 12.08 days are for sickness, less than 1 day is for special types of leave; certainly special types of leave that are easily understood or could be explained. For leave of absence without pay, it is 1.8, almost 2 days. It is 4.8 for injury on duty, which is clearly something that cannot be faked: if somebody is injured on duty, it is certainly a justifiable absence that comes from it. So my point is that in fact it is no longer 19.6 that is the average number of days of absenteeism, but 12.

Now, out of these 12, I would like to know from Mr. Findlay, our witness, what sorts of arguments he can give to justify these 12 days per full-time employee of absenteeism by letter carriers. Are there explanations we are not aware of that could be given for these types of leave that are due to so-called sickness? Or is there no explanation?

**Mr. Findlay:** Mr. Chairman, there is an explanation. As Mr. Ouellet well knows, we carry mail from coast to coast in all kinds of inclement weather. Since 1972 we have added 11% female employees into the service, and the older employees—and I have to admit they are getting older—who came in from the last war... They are getting broken down a bit and they take some extra time off sick. And we are looking at ways to try and help them and make rehabilitated jobs.

And as I stated earlier, we are working and we work with Canada Post to try and reduce the sick leave in Canada Post. But it is not that high over industry. If you look at the supervisors, who are at 4,200, they average 11.23 days off. And they never get outside; they never even touch a letter or deliver a letter. We are out in all kinds of inclement weather, picking up colds and flu, as you well know, and this helps to come in with some of the sicknesses.

**Mr. Ouellet:** I would like to ask a question of our witness, who knows that a time and motion system has been there for a long time. It has been negotiated through collective bargaining and has been agreed to and is considered to be a fair system that obviously benefits the membership of the union, but has been accepted by management as being a fair system that benefits both parties.

**[Translation]**

Une des questions soulevée est le taux d'absentéisme. M. Findlay a abordé cette question fort brièvement dans son exposé, et j'aimerais qu'il en reparle maintenant et qu'il nous donne quelques explications. J'ai reçu un document de la Société canadienne des postes dans lequel on présente la ventilation de l'absentéisme en fonction des unités de négociation.

Prenons par exemple votre syndicat. Selon les renseignements que nous avons reçus, le nombre moyen de jours d'absence pour les employés à plein temps en 1984-1985 est de 19,63 pour les facteurs. C'est là le nombre moyen. Lorsque nous étudions la ventilation, on découvre que 12,08 de ces jours sont pour des raisons de maladie, et qu'il y a moins d'un jour pour des congés spéciaux; il s'agit sans aucun doute de congés spéciaux qui pourraient être facilement compris ou expliqués. Pour ce qui est des congés sans solde, ce chiffre est de 1,8 jour, presque 2 jours. Pour les accidents de travail, ce chiffre est de 4,8; il est évident qu'on ne peut pas mentir dans ce cas: si quelqu'un est blessé au travail, il est évident que cette absence est justifiée. J'aimerais donc signaler que le nombre moyen de jours d'absence n'est non plus de 19,6 mais bien de 12.

J'aimerais que M. Findlay, notre témoin, me dise quels sont les arguments qu'il peut présenter pour justifier ces 12 jours par employé à plein temps; il s'agit du nombre de journées d'absence des facteurs. Est-ce qu'il y a des explications dont nous ne sommes pas au courant pour ce type de congés qu'on appelle des congés de maladie? Y a-t-il une explication?

**M. Findlay:** Monsieur le président, il y a en effet une explication. Comme M. Ouellet le sais pertinemment, nous acheminons le courrier d'un océan à l'autre dans toutes sortes de climats. Depuis 1972, nous avons 11 p. 100 de femmes comme employées, et les employés plus âgés... et je dois reconnaître qu'ils vieillissent... qui ont commencé à travailler pour nous à la fin de la dernière guerre mondiale... Étant donné leur âge, ils prennent plus souvent des congés de maladie. Nous cherchons des façons de les aider et de les recycler dans d'autres postes.

Comme je l'ai déjà dit, de concert avec la Société canadienne des postes, nous travaillons activement à essayer de réduire le nombre de congés de maladie pris par les employés. Mais cette moyenne n'est pas si élevée, si on la compare au reste de l'industrie. Prenons par exemple les superviseurs. Ils sont 4,200 et prennent en moyenne 11,23 jours de maladie par année. Et ils ne mettent jamais le nez dehors; ils ne touchent pas au courrier et n'en font pas la livraison. Par contre, nous devons travailler malgré les intempéries et sommes donc plus sujets au rhume et à la grippe, comme vous le savez, ce qui nous oblige à nous absenter plus souvent.

**M. Ouellet:** J'aimerais discuter avec le témoin de l'étude des cadences qui, comme il le sait, existe depuis déjà longtemps. Cette étude a été établie grâce à la négociation collective et est considérée comme un système équitable qui avantage tant les membres du syndicat que la direction.

## [Texte]

Now, clearly, this time and motion system costs some money. Is there any possibility that this system could be changed or could be improved, not exclusively to save money for the corporation, but more in line with the possibility of extending door to door delivery? Basically, as you know, the corporation is reluctant to expand the door to door delivery because of the inherent costs in it. But is there any way or any suggestions you could make to change or improve this system if there were some guarantee that the system would be improved, not exclusively to save money to the corporation, but to permit extension of door to door delivery?

**Mr. Findlay:** I am glad Mr. Ouellet asked that question. In January, 1972, in negotiations in the wee hours of the morning, Michael Warren came in the room...

**Mr. McKenzie:** What year?

**Mr. Findlay:** January, 1982. He took over... he is here four years. He was here in June. He was helping Mr. Ouellet in June of 1981 and he took over on October 16. I gave them a scheme of productivity. The time and motion system for sorting, preparing and delivering a letter to an average bungalow runs out to about .90 of a minute, close to a minute. Let us talk a minute for easy calculation here. So we had an average of about 15 minutes built into each route to deliver what everybody refers to as junk mail. Those are your flyers that come round the door. And I must say, we cannot operate Canada Post without a bigger loss; we have to keep that mail coming through. It is the only mail that makes a profit because it does not go through these monstrous sorting plants where it is tied up for weeks. It comes directly from the customers to the letter carrier and he delivers it.

I said: Pay them an incentive piece work on the side and take the 15 minutes average out of a walk, and that will give you 450 jobs across Canada. We started into that and we were taking the employees that we were freeing up and we were putting in the new delivery. I will give you an example. Mr. Warren made a statement that he was going to throw in all the delivery around Calgary and Edmonton, because it was booming at that time in 1982. I went to him and I said: Mr. Warren, for God's sake do not hire another 100 new employees. When we take this productivity out we will save you some. We will agree with you hiring term employees until we do the restructuring under the time and motion. Finally, he put in 98 new routes, but he only needed 48 new employees off the street. We gave him the rest from productivity.

They got too greedy. They could not wait. It took two and one-half years to go through with this system. They got too greedy. They unilaterally violated it and we had to take them to arbitration. We beat them in the arbitration and they have no productivity and they get nothing. They are like a dog with a big bone in their mouth. They look in the pond and see two

## [Traduction]

Il est évident que cette étude des cadences est un processus onéreux. Y a-t-il moyen de modifier ou d'améliorer ce système, non pas seulement pour épargner de l'argent à la Société mais aussi pour améliorer le service de distribution à domicile? Comme vous le savez, la Société hésite à élargir son service de livraison à domicile à cause des coûts qui s'y rattachent. Donc, je répète ma question: auriez-vous des idées sur la façon de modifier ou d'améliorer ce système, non seulement pour épargner de l'argent à la Société mais aussi pour élargir le service de livraison à domicile?

**M. Findlay:** Je suis heureux que vous me posiez cette question, monsieur Ouellet. Aux petites heures du matin, en janvier 1972, Michael Warren est entré...

**M. McKenzie:** Quelle année était-ce?

**M. Findlay:** Janvier 1982. Monsieur Warren est en poste depuis maintenant 4 ans. Il aidait M. Ouellet en juin 1981 avant d'entrer en fonctions le 16 octobre. Je leur avais présenté un plan de productivité. D'après l'étude des cadences, il leur faut 0,90 minute, c'est-à-dire près d'une minute complète, pour trier, préparer et livrer une lettre à une maison ordinaire. Arrondissons la moyenne à une minute afin de faciliter le calcul. Chaque parcours de facteur comprend donc 15 minutes pour la livraison de ce qu'on appelle communément le courrier-rebut. Il s'agit des déliants et circulaires que l'on reçoit tout le temps à domicile. Je dois cependant souligner que la Société canadienne des postes ne peut se permettre un plus grand déficit; nous sommes obligés d'accepter et de livrer ce courrier, car c'est le seul qui nous permet de réaliser un profit étant donné qu'il ne passe pas par les énormes centres de triage où il peut être retardé pendant des semaines. Au contraire, le courrier-rebut passe directement de l'expéditeur au facteur qui en fait la livraison.

Je leur ai donc recommandé de verser aux facteurs une prime d'encouragement pour livrer ce courrier afin de supprimer les 15 minutes de chaque parcours, ce qui aurait créé 450 emplois de plus au Canada. Ce programme a donc été mis sur pied et les facteurs ainsi dégagés étaient maintenant affectés à la nouvelle livraison. Laissez-moi vous donner un exemple. En 1982, M. Warren a déclaré qu'il allait apporter des changements à l'ensemble du système de livraison de Calgary et Edmonton, étant donné que les affaires allaient si bien alors dans ces régions. Je suis allé supplier M. Warren de ne pas embaucher une centaine de nouveaux employés en lui expliquant que, grâce à notre système, il lui serait possible d'en embaucher moins. Je lui ai dit que nous accepterions l'embauche d'employés pour une période déterminée en attendant la restructuration du système en fonction de l'étude des cadences. En fin de compte, 98 nouveaux parcours ont été établis mais seulement 48 nouveaux employés ont été embauchés. Le reste avaient été recyclés grâce à notre étude de productivité.

Mais la direction a commencé à trop en demander. Il nous fallait deux ans et demi pour établir et roder le système, mais la direction ne voulait pas attendre. Elle a contrevenu unilatéralement à l'entente et nous avons dû passer à l'arbitrage. Nous avons eu gain de cause et, aujourd'hui, il n'y a pas de productivité, il n'y a rien. La direction s'est comportée comme

[Text]

bones and jump in and they lose the one they had in their mouth. That is the kind of management and labour relations we are dealing with at Canada Post.

[Translation]

un chien qui tient un gros os dans sa gueule et qui croit en voir deux autres dans la mare. En sautant dans l'eau pour essayer de les récupérer, il perd celui qui lui était déjà acquis. Voilà le genre de relations patronales-syndicales qui existent à la Société canadienne des postes.

**Mr. Forrestall:** Mr. Findlay, this is not a bargaining table.

**Mr. Findlay:** Pardon?

**Mr. Forrestall:** Except, Mr. Findlay, this is not really a bargaining table.

**Mr. Findlay:** I will be there in September.

**Mr. Forrestall:** I know you will. And forcefully. I am sorry, André.

**Mr. Findlay:** Did I answer your question?

• 1715

**Mr. Quellet:** The question is: Do you have a suggestion? You said you put one on the table in 1982; indeed, you acknowledged that it produced the possibility of extending door-to-door delivery. Is there any way it could be repeated today?

**Mr. Findlay:** Yes, we will negotiate with this corporation on ways to improve service to the public within a city.

**Mr. Ouellet:** Your union is ready to readdress the time and motion systems?

**Mr. Findlay:** Yes, we are doing that now. Management has spent hundreds of thousands of dollars on consultants to pare away some of the time values, so we are going through that right now. They are going to send back all the mail to the public and delay the mail. I offered last year that we would carry and collect all the short-paid mail at the door for two minutes a week in the system. The reason we have to get the two minutes in there is so that, if one of my guys goofs off, management can discipline him because he is paying two minutes. Now, we could take back millions of dollars in revenue that they say they are losing every year. What do they want to do? They want to send the mail back to the people.

**Mr. Ouellet:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Findlay.

Mr. McKenzie.

**Mr. McKenzie:** Mr. Chairman, I think maybe this committee should recommend that Mr. Findlay and Ad Varma run Canada Post. I think that would be a step in the right direction.

**Mr. Findlay:** No, thank you, Mr. McKenzie. I would not take credit for the mess it is in today.

**Mr. McKenzie:** No, no, we want you to straighten it out.

**M. Forrestall:** Monsieur Findlay, nous ne sommes pas à la table des négociations.

**M. Findlay:** Excusez-moi?

**M. Forrestall:** J'ai dit, monsieur Findlay, que nous ne sommes pas à la table des négociations.

**M. Findlay:** Mais j'y serai en septembre.

**M. Forrestall:** M'en doute pas. Votre présence se fera sûrement sentir. Excusez-moi, André.

**M. Findlay:** Ai-je répondu à votre question?

**M. Ouellet:** Je vous avais demandé si vous aviez une suggestion. Vous avez répondu que vous en avez présenté une en 1982. Vous avez même dit que cette suggestion aurait pu améliorer le service de livraison à domicile. Y aurait-il moyen de répéter ce genre d'initiative aujourd'hui?

**M. Findlay:** Oui, nous avons l'intention de négocier avec la Société pour trouver des façons d'améliorer le service au public dans les villes.

**M. Ouellet:** Votre syndicat est-il disposé à réexaminer l'étude des cadences?

**M. Findlay:** Oui, c'est ce que nous faisons actuellement. La direction a dépensé des centaines de milliers de dollars en frais de consultation dans le but de trouver des façons d'améliorer l'emploi du temps, et c'est à cela que nous travaillons en ce moment. On parle de renvoyer tout le courrier au public et de le retarder. L'an dernier, j'avais proposé que les facteurs consacrent deux minutes par semaine au transport du courrier insuffisamment affranchi. Il faut prévoir ces deux minutes, car, si un de mes facteurs ne fait pas son travail, la direction peut prendre les mesures qui s'imposent. De cette façon, il sera possible d'épargner des millions de dollars que la Société dit perdre chaque année. Malgré cela, la Société veut se contenter de renvoyer le courrier au public.

**M. Ouellet:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Findlay.

Monsieur McKenzie.

**M. McKenzie:** Monsieur le président, le Comité devrait recommander que M. Findlay et M. Varma soient nommés à la direction à la Société des postes. À mon avis, ce serait un grand pas en avant.

**M. Findlay:** Non merci, monsieur McKenzie. Je ne voudrais surtout pas être tenu responsable de la situation catastrophique des postes.

**M. McKenzie:** Au contraire, nous voudrions que vous vous occupiez d'améliorer la situation.



## [Texte]

You are quite right about an investigation. This committee will have to recommend that qualified technical experts conduct a complete investigation into the bowels of Canada Post Corporation in regards to the computers and sorting equipment and budgeting and management practices. We just cannot take at face value everything Mr. Warren tells us, and we have no way of knowing whether or not this is totally factual. The only way is to get technical experts in there to have a complete examination inside.

Now, you are getting a lot of coverage on the absenteeism. I would like to ask you: Have you ever discussed in your negotiations with Mr. Warren sick leave gratuities? Now, there is nothing new about that. That has been in place in Canada, I would say, for at least 10 to 12 years, and it is expanding. It has been very successful in the private and public sectors. I asked Mr. Warren about that the other day, and he said he did not really have any knowledge. He could not enlighten me in any way at all as to whether or not he had ever given any thought to this. Have you ever discussed this in your negotiations, and what is your opinion on implementing sick leave gratuities in an attempt to cut down on absenteeism?

**Mr. Findlay:** The answer to your first question is, yes, we did. In January, when we were finalizing the negotiations in the wee hours of the morning, we had a flip chart in the office of the Assistant Deputy Postmaster General, Mr. John Perry. We put eight or nine items to finalize the contract, and the eighth item was that, once the contract was signed, both parties would sit down and try to work out some kind of incentive program to pay back the sick leave that was saved, or if not all of it, to add it on at the end of somebody's retirement or pay half at the end of the year, to see if we could bring down this absenteeism. It got lost in the shuffle, and the new management coming in said they would not stand for that, that they had never heard of it. Well, it is all through the Ontario government, the police forces and other places, and it has been a success. It has cut down on absenteeism.

**Mr. McKenzie:** If Mr. Warren is back here again, maybe he can explain why he will not consider this, because it has been successful wherever it has been implemented. In a lot of the studies that have been done, they give the documentation on the improvement. It would save the corporation a lot of money and it would improve service. So if he is back, we will have to proceed to discuss that further with him.

Have you or your union ever met with Mr. Beatty, who is in charge of Canada Post?

**Mr. Findlay:** No, that is the first Minister in charge of Canada Post who has not within the first three or four weeks of his appointment called a meeting at headquarters with all the leaders of the unions. Mr. Ouellet has done it twice. All the other Ministers have done it. John Fraser for his short period of time... They would come, meet with the unions, listen to

## [Traduction]

Vous avez tout à fait raison au sujet de l'enquête. Le Comité devra recommander que des experts compétents dans le domaine mènent une enquête exhaustive sur la Société canadienne des postes pour en examiner les ordinateurs et le matériel de tri ainsi que le budget et les pratiques de gestion. Nous ne pouvons pas prendre pour acquis tout ce que M. Warren nous raconte et la seule façon de déterminer ce qui se passe vraiment est d'envoyer une équipe d'experts techniques faire une enquête approfondie de la situation.

Maintenant, on parle beaucoup d'absentéisme. Dans vos négociations avec M. Warren, avez-vous jamais discuté du remboursement des crédits de congés de maladie? Ce concept n'a rien de nouveau. Il existe au Canada depuis au moins 10 ou 12 ans et semble être de plus en plus accepté. Les secteurs privé et public s'en sont servis avec beaucoup de succès. J'en ai parlé à M. Warren l'autre jour, mais il m'a répondu qu'il n'était pas tout à fait au courant du principe. Il ne pouvait donc pas me dire s'il avait jamais réfléchi à la possibilité. En avez-vous jamais discuté dans le cadre des négociations et que pensez-vous du principe du remboursement des crédits de congés de maladie dans le but de réduire l'absentéisme?

**M. Findlay:** Pour répondre à votre première question, oui, nous en avons discuté. En janvier, lorsque nous mettions la dernière main aux négociations, aux petites heures du matin, nous avions installé un chevalet dans le bureau du sous-ministre adjoint des Postes, M. John Perry. Sur le chevalet, nous avions inscrit huit ou neuf points reliés au contrat, le huitième stipulant qu'une fois le contrat signé, les deux parties prendraient le temps d'établir un programme de remboursement des crédits de congés de maladie, en totalité ou en partie—par exemple, en les remboursant au moment de la retraite ou en remettant la moitié à la fin de l'année—afin d'essayer de réduire le niveau d'absentéisme. Malheureusement, cette proposition est restée sans suite et, lorsque la nouvelle direction est arrivée, elle l'a carrément rejetée sous prétexte qu'elle n'avait jamais entendu parler d'un pareil système. Pourtant, ce système a été adopté avec succès par le gouvernement ontarien, les forces policières et d'autres secteurs, et il a permis de réduire l'absentéisme.

**M. McKenzie:** Si M. Warren comparait à nouveau devant le Comité, il faudrait lui demander pourquoi il refuse ce système, bien qu'il ait produit des résultats positifs partout où il a été mis en vigueur. La plupart des études effectuées à ce sujet fournissent des données sur le niveau d'amélioration. Ce système permettrait à la Société d'épargner énormément d'argent et d'améliorer le service. Donc, si M. Warren revient, il faudra en discuter plus longuement avec lui.

Est-ce que vous ou d'autres représentants de votre syndicat avez jamais rencontré M. Beatty, qui est responsable de la Société canadienne des postes?

**M. Findlay:** Non. En fait, c'est le premier ministre responsable de la Société qui n'a pas convoqué une réunion de tous les chefs syndicaux à l'administration centrale dans les trois ou quatre semaines suivant sa nomination. M. Ouellet l'avait fait deux fois. Tous les autres ministres l'avaient fait. Même John Fraser, malgré son court mandat... Ils ont tous organisé des réunions avec les représentants syndicaux afin de se faire

*[Text]*

the problems and say: Our door is open and we will try and help you.

• 1720

I do not know Mr. Beatty. I see him on television. I think he is too preoccupied with the taxation and I do not think he is giving anything to Canada Post.

**Mr. McKenzie:** We will send him a copy of your brief and perhaps he will call you in.

I hear a lot of comments from people who have quite a bit of knowledge about the operation of Canada Post, ones who have been in the high-level management—and you have also mentioned it to me—on this: Mr. Warren keeps stating this deficit was approaching \$1 billion by 1981. I hope we can question further on that because it is certainly not clear in my mind. I cannot find where it is. What is your opinion on his having inherited a \$1-billion deficit?

**Mr. Findlay:** No. The fifth document on the document I gave you is from Canada Post, and Mr. Warren I think—I may be wrong; I was not here the first morning—I think he said that it, if left out of control, would approach \$1 billion. But it was certainly nowhere near \$1 billion. His own figures, if you look at page 4, are saying \$487 million. The Canada Post deficit increased to \$487 million. So it is half a billion dollars. That was the deficit when he took over.

**Mr. McKenzie:** But he says "approaching". Where would he get the information that it was approaching \$1 billion?

**Mr. Findlay:** Well, I would think he figured that if he did not get an increase then it would run away to \$1 billion dollars. But he got a 76% or 77% increase. It raised the price of stamps from 17¢ to 30¢. Naturally the mail tailed off for three or four months because people could not adjust their businesses and stuff. We lost a lot of revenue there, even although the increase... The same thing will happen if we give this 2¢ raise. But it is the other stuff that is all hidden. It is going to be a monstrous raise; it is not 2¢. So it cannot be allowed to go through until a proper investigation is done.

**Mr. McKenzie:** The document is quite clear: the 2¢ is actually minor compared to some of the increases that are being proposed.

But we are going to have to have a closer look at your plan in regard to expanding house-to-house delivery because that is one of the biggest complaints across Canada, and I want to thank you for your documentation.

We want to get out of here. It is 5.55 p.m., Mr. Chairman. I will pass.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. McKenzie.

*[Translation]*

expliquer la situation, et tous nous ont dit: «Ma porte est ouverte et je vais essayer de vous aider».

Je ne connais pas M. Beatty. Je le vois à la télévision. Je pense qu'il est trop pris par les questions d'impôt et je ne crois pas qu'il s'intéresse à la Société des postes.

**M. McKenzie:** Nous lui ferons parvenir un exemplaire de votre mémoire. Peut-être alors vous convoquera-t-il à une réunion.

J'entends souvent parler d'une chose particulière par des gens qui connaissent le fonctionnement de la Société des Postes, des gens qui ont occupé des postes de cadres—et vous aussi en avez parlé: M. Warren répète sans cesse que le déficit frisait le milliard de dollars en 1981. J'espère que nous pourrions en discuter plus à fond car je ne comprends pas très bien. Je ne vois pas comment il peut en être ainsi. Que pensez-vous du fait qu'il semble avoir hérité d'un déficit de un milliard de dollars?

**M. Findlay:** Ce n'est pas ça. Le cinquième document du dossier que je vous ai remis vient de la Société des postes et, si je ne m'abuse—je n'étais pas là le premier matin—M. Warren a dit que si on ne contrôlait pas le déficit, il allait friser le milliard de dollars. Mais le déficit n'en est certainement pas déjà là. D'après ses propres calculs, à la page 4, le déficit de la Société des postes était passé à 487 millions de dollars. C'est près d'un demi-milliard de dollars. C'était là la situation lorsqu'il est entré en fonction.

**M. McKenzie:** Mais il dit que c'est «près de» un milliard de dollars. D'où a-t-il péché l'idée que le déficit en était là?

**M. Findlay:** Je suppose qu'il a calculé que, s'il n'augmentait pas les tarifs, le déficit allait continuer de se gonfler jusqu'à un milliard de dollars. Mais il a réussi à obtenir une augmentation de 76 pour cent ou 77 pour cent, ce qui a fait passer le prix des timbres de 0.17\$ à 0.30\$. Bien entendu, le niveau du courrier a baissé pendant trois ou quatre mois, le temps que le public et les entreprises s'adaptent au nouveau tarif. Nous avons perdu énormément d'argent, malgré l'augmentation. Et la même chose se produira si l'augmentation de 0.02\$ est autorisée. Mais il y a aussi toutes sortes d'éléments cachés. Ce sera une augmentation terrible; il ne s'agit pas simplement de 0.02\$. Il ne faut pas qu'elle soit autorisée avant qu'une enquête ne soit menée.

**M. McKenzie:** Dans le document, il est clairement indiqué que l'augmentation de 0.02\$ est mineure comparativement à certaines des augmentations proposées.

Nous devons examiner de plus près votre plan d'élargissement de la livraison à domicile, puisque ce service fait l'objet du plus grand nombre de plaintes dans tout le Canada. C'est pourquoi je vous remercie de vos documents.

Comme nous avons tous hâte de partir et qu'il est déjà 17h55 heures, ce sera tout pour mes questions, Monsieur le président.

**Le président:** Merci beaucoup, Monsieur McKenzie.

[Texte]

The Chair would like clarification on that last comment you made to Mr. McKenzie about it is not 2% (he says—Findlay is talking about 2¢) but it is a monstrous increase because of all these hidden things. Now, perhaps it is . . .

**Mr. Findlay:** Yes.

**The Chairman:** Well, would you just elaborate a little more?

**Mr. Findlay:** Yes. Your wife or my wife or I do not carry scales around with us. If we go to the post office and it is slightly overweight then they are going to weigh it and charge you more; but if it gets into the system then it will get sent back. These new cancel machines in these automated plants, which are all white elephants and should be abolished, are tearing stamps off the mail and it will be sent back to the customer.

When you change your address for \$1.59 a day you as a business person come down and pick up . . . this is a card E-34; you can pick up 300 of these, write your old address and your new and put it in the mail free of charge. He is going to charge you 34¢ for this. This is criminal.

If you go on holidays, he is going to charge you \$12.50, which is \$1.59 today. The police and everybody else says: Do not leave your newspaper on the doorstep; do not have your mail hanging out of the box; it is a sure sign of burglary. Who can pay \$12.50 if he is going for a week's holidays? And it costs nothing because the letter carrier ties it up and puts it in a hold case and when the customer comes back home he puts it in.

So we are getting figures and stuff thrown before this committee as a hoax to try and get a raise through. This is why I am saying the raise has to be stopped and held in abeyance until such time as a proper investigation is done.

**The Chairman:** Mr. Findlay, that . . .

**Mr. McKenzie:** For your information, Mr. Chairman, in the United States there is no charge for change-of-address cards.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McKenzie, and thank you, Mr. Findlay, for elaborating on that. You did clarify it.

Mr. Horner, please.

**Mr. Horner:** Thank you very much, Mr. Chairman.

I would like to reiterate some of the remarks made by Mr. Ouellet. The Letter Carriers' Union has an excellent track record, and I want to congratulate them for the work they do in all kinds of weather. I think, in answers to one of Mr. Ouellet's questions about why they might be off sick, I do know, from having spoken to a lot of them, and to people who are in the meter-reading business and things like that, there are dog bites also.

[Traduction]

Je voudrais avoir quelques précisions sur votre dernière observation, Monsieur McKenzie. Vous disiez que l'augmentation de 0.02\$ serait terrible à cause de tous ces éléments cachés. C'est peut-être vrai . . .

**M. Findlay:** Oui.

**Le président:** Pourriez-vous nous fournir plus de précisions?

**M. Findlay:** Voilà. Ni vous ni moi ne transportons une balance dans nos poches. Si nous allons porter une lettre au bureau de poste et qu'elle pèse un peu plus que le maximum permis, on va la peser et nous demander de payer plus; mais si la lettre échappe au préposé et qu'elle est repérée dans le système, elle nous sera renvoyée. Les nouvelles machines d'oblitération dans les services automatisés, qui à mon avis, constituent un échec monumental et devraient être supprimées, arrachent les timbres du courrier, de sorte qu'il faut le renvoyer à l'expéditeur.

Lorsqu'un homme d'affaires veut changer son adresse pour 1.59\$ par jour, il doit se rendre au bureau de poste pour prendre une fiche E-34. On peut prendre jusqu'à 300 de ces fiches sur lesquelles on inscrit l'ancienne adresse et la nouvelle avant de les poster gratuitement. Il veut maintenant faire payer 0.34\$ pour ce service. C'est inconcevable.

Si vous partez en vacances, vous devrez lui payer 12.50\$ pour un service qui vous coûte aujourd'hui 1.59\$. Tout le monde sait que, lorsqu'on s'absente pour quelques temps, il ne faut pas laisser les journaux et le courrier s'accumuler, car on invite les cambriolages. Mais qui peut se permettre de payer 12.50\$ de plus lorsqu'il s'apprête à partir pour une semaine de vacances? Pourtant, ce service ne coûte rien à la Société des postes puisque le facteur attache le courrier et le met dans une case jusqu'au retour du client.

Alors, on vous noie dans les chiffres et les données pour vous convaincre d'approuver cette augmentation. C'est pourquoi je vous demande de bloquer tant qu'une enquête en bonne et due forme n'aura pas été menée.

**Le président:** M. Findlay, c'est . . .

**M. McKenzie:** Monsieur le président, à titre de renseignement, je vous signale qu'aux États-Unis les cartes de changement d'adresses ne coûtent rien.

**Le président:** Merci, Monsieur McKenzie, et vous aussi, Monsieur Findlay pour ces détails. Je comprends mieux, maintenant.

M. Horner, s'il vous plaît.

**M. Horner:** Merci beaucoup, Monsieur le président.

J'aimerais répéter certaines des observations de M. Ouellet. L'Union des facteurs du Canada a une excellente réputation et je tiens à féliciter les facteurs pour le travail qu'ils font malgré les intempéries. M. Ouellet a demandé pourquoi tant d'employés prenaient des congés de maladie. Je pourrais peut-être lui répondre en lui disant que j'ai discuté avec beaucoup d'entre eux, et avec des préposés à la lecture des compteurs, notamment, et ils m'ont dit que les morsures de chien sont un élément qui entre en ligne de compte.



[Text]

[Translation]

• 1725

Is that correct, Mr. Findlay?

**Mr. Findlay:** That is injury on duty, sir.

**Mr. Horner:** Yes, I suppose so.

Most of the questions I wanted to ask have been answered. I was interested in the problems with Mr. Warren's statements about approaching \$1 billion and how they did not jibe with your figures here. I was interested in the increase in junk mail and so on. I would like to know what the hourly salary of a letter carrier is right now.

**Mr. Findlay:** After two years he gets \$12.98 an hour.

**Mr. Horner:** Is there something in your union agreement such that letter carriers cannot work after 1.00 p.m.?

**Mr. Findlay:** No. That is a myth that has been perpetrated here. The letter carrier in the time-and-motion system walks 108 paces a minute with a 30- or 35-pound load on his back through all kinds of weather. Everything is timed to the minute factor. So when he runs across your lawn, he is picking up some time for his own free time. Canada Post will never get that back again. If he cheats and does not drive out on the bus, he jumps out of his cab... but the contract has a restriction that he must do five hours of work in the morning and come back for a half-hour lunch before he goes out with his afternoon... If anybody sees a letter carrier who is finished at 12.30 p.m., he has cheated. He has gone straight through for the day. We are paying all this high-priced supervision to allow this cheating to go on. Why do we need this?

**Mr. Horner:** I have some situations in my riding where a large lot with an older home has been taken down. The lot has been given a minor variance to build two homes. We are told that letter carriers deliver to one but do not deliver to the other. They have refused to do so; it is an extra house. Is this true?

**Mr. Findlay:** No. The policy left to Mr. Warren and his new board was that for all fill-ins—that is where you have a vacant lot between two houses—there is automatic delivery door to door, and for any extension of the streets. Now he wants to change it and put in group boxes or kiosks. The United States have been trying to introduce them for the last six years and they have only managed to get 200,000, as against 89 million points of call with full delivery and 6.3 million with curb-side delivery. There was a fight in the Congress Monday over that. The people were screaming and shouting.

If we put these boxes on your property, you will scream. You do not want 200 neighbours dancing and throwing all their mail over your lawn every day. It is the same as with a bus stop. You want a bus down your street, but you do not

Est-ce bien vrai, monsieur Findlay?

**M. Findlay:** Cela fait partie des blessures de travail.

**M. Horner:** Oui, j'imagine.

La plupart des questions que je voulais poser l'ont déjà été. La question de la divergence entre vos chiffres pour le déficit et la déclaration de M. Warren disant qu'il était de l'ordre d'un milliard de dollars m'a beaucoup intéressé, tout comme l'augmentation du volume de courrier-rebut, et ainsi de suite. Quel est le salaire horaire actuel d'un facteur?

**M. Findlay:** Après deux ans, le facteur touche 12,98 \$ l'heure.

**M. Horner:** Votre convention collective comprend-elle une disposition interdisant aux facteurs de travailler après 13 heures?

**M. Findlay:** Non. C'est un mythe qui a été perpétué. En vertu de l'étude des cadences, le facteur fait 108 pas à la minute en transportant une charge de 30 à 35 livres sur son dos, peu importe les conditions atmosphériques. Tout est calculé à la minute près. Lorsqu'il traverse votre pelouse, il est en train de gagner du temps pour être libre plus tôt. C'est du temps que la Société des postes ne pourra jamais récupérer. S'il triche et qu'au lieu de prendre l'autobus pour se rendre à son parcours, il prend un taxi... Le contrat stipule qu'il doit travailler cinq heures le matin, prendre une demi-heure pour son dîner le midi, avant de recommencer à travailler l'après-midi. Si le facteur a fini de travailler à 12h30, c'est qu'il triche. Il n'a pas pris de pose et a fait tout son travail de la journée. Nous sommes en train de payer nos superviseurs très cher, et la tricherie continue. Pourquoi perpétuer un tel système?

**M. Horner:** Dans ma circonscription, une vieille maison construite sur un grand terrain a été démolie. On a modifié le terrain afin de pouvoir y construire deux maisons. Maintenant, on m'apprend que les facteurs livrent le courrier à une maison, mais pas à l'autre. Il paraît qu'ils refusent de le faire parce que cela ajoute une maison à leur parcours. Est-ce vrai?

**M. Findlay:** C'est faux. Lorsque M. Warren et son nouveau conseil sont entrés aux Postes, la politique prévoyait automatiquement la livraison à domicile pour les nouveaux points de remise à l'intérieur des limites établies—c'est-à-dire lorsqu'il y a un terrain vague entre deux maisons—et dans le cas de toute prolongation des rues. Et maintenant, M. Warren veut changer le système pour installer des boîtes postales multiples ou des kiosques. Aux États-Unis, on essaie depuis six ans de faire accepter les boîtes postales multiples, et il n'y en a que 200,000, par opposition à 89,000,000 de points de remise qui reçoivent le service complet de livraison, et 6,3 millions de points où la livraison se fait au trottoir. Lundi dernier, il y a eu une vive discussion à ce sujet au Congrès. Les gens en sont presque venus aux mains.

Si l'on place ces boîtes multiples sur la propriété d'un particulier, il va protester vivement. Personne ne veut que 200 de ses voisins viennent piétiner sa pelouse tous les jours et y jeter leur courrier. C'est la même chose pour un arrêt d'autobus. Tout le monde veut qu'un autobus passe dans sa rue, mais

[Texte]

want a stop on your street, or a telephone booth. That is what is going to happen here.

These boxes cost \$280 and they last for six or seven years before they rust out with the salt and damage, if they do not get knocked down by a snow plow or the kids do not vandalize them. It is penny wise and pound foolish to carry on with this nonsense of depriving the Canadian public of a proper mail system.

**Mr. Horner:** You have made some reference to the fact that the corporation has hired more and more highly paid, highly qualified executives. Do you have any figures for how many of the 65,000-odd employees are highly paid, highly qualified executives?

**Mr. Findlay:** When they took it from government employment, we had the deputy postmaster general and five assistant deputy postmaster generals, maybe 30 directors, and we had four regions called "regional managers". Today we have nine divisions with general managers in there. We have something in the region of 35 directors at headquarters; managers, executive vice-presidents, vice-presidents. It goes on. Every day I walk in there I bump into a new employee, and I do not know who he is. But we laid off on our letter carrier delivery to hire two more of these people.

The salaries quoted here the other day were strictly, strictly wrong. I know for a fact that the divisional general manager when it was taken over was getting \$70,000. One of them is still working for Canada Post, and there have been increases of 6% in wages. I do not know what else they get. I have heard figures of \$93,000 for vice-presidents and stuff like that.

But the problem is that these people may have been highly qualified people in the field they came from, but the Post Office is unique. There is only one Post Office in Canada. If you take them all and put them together you will not get two years of total seniority. They have fired all the old people with the knowledge of running this post office and moving mail efficiently. They get in the back room with calculators and they start playing me minutes and calculations, but they do not care about the delivery.

• 1730

They just stopped, in May of this year, picking up mail from the street letter boxes on a Saturday. So they have reduced all residential red boxes to one delivery a day, which is 10 o'clock in this city. Now, on a Friday, if you were arguing with somebody in Toronto and you said okay, I will post a letter and my secretary will put it in the mailbox at lunchtime, and she goes out and puts it in one of these boxes and the truck has been by at 10 o'clock in the morning, it will sit in that box until 11 o'clock or 12 o'clock on Sunday. It will be picked up on Sunday, taken into the plant, and if all things go on schedule it may get through the plant to leave on Monday to go to Toronto. If all things go through their plants it may get

[Traduction]

personne ne veut d'arrêt dans cette rue, ni une cabine téléphonique. Et c'est ce qui va se produire ici.

Ces boîtes coûtent 280\$ et durent de six à sept ans avant de succomber à la rouille causée par le sel et aux autres dommages, si elles ne sont pas carrément renversées par un chasseur-neige ou par de jeunes vandales. C'est faire des économies de bouts de chandelles que d'insister pour nier au public canadien le droit à un bon service postal.

**M. Horner:** Vous avez mentionné le fait que la société engage de plus en plus de hauts fonctionnaires hautement compétents et très bien payés. Avez-vous des statistiques quant au pourcentage des 65,000 employés de la société qui sont des cadres hautement qualifiés et très bien payés?

**M. Findlay:** Lorsque le ministère des Postes est devenu société de la Couronne, il y avait le sous-ministre des Postes, cinq sous-ministres adjoints, quelque trente directeurs, et quatre régions où il y avait un «directeur régional». Aujourd'hui, la société compte neuf divisions avec des directeurs généraux. Nous avons quelque trent-cinq directeurs à l'administration centrale, des gestionnaires, des vice-présidents à la direction, des vice-présidents, et j'en passe. Chaque fois que je m'y rends, je rencontre un nouvel employé que je ne connais pas. Mais nous avons supprimé des postes de facteur pour embaucher deux de ces personnes de plus.

Les salaires qui vous ont été présentés l'autre jour étaient tout à fait faux. Je sais pertinemment que lorsque le ministère est devenu société de la Couronne, le directeur général de division recevait 70,000\$. Un de ces directeurs généraux travaille encore pour la Société des postes, et il y a eu depuis des augmentations salariales de 6 pour cent. Je ne connais pas le salaire d'autres hauts fonctionnaires, mais j'ai déjà entendu dire que des vice-présidents, notamment, pouvaient toucher 93,000\$.

Ces gens étaient peut-être hautement qualifiés dans le domaine où ils travaillaient auparavant, mais la Société des postes est différente. C'est la seule organisation de son genre au Canada. Si on regroupait tous ces hauts fonctionnaires, on ne pourrait obtenir deux années d'ancienneté. La société a renvoyé tous les anciens qui savaient comment faire fonctionner le système et assurer une livraison efficace du courrier. Les nouveaux passent leur temps dans l'arrière-boutique à me faire des calculs et à répartir les minutes, mais ils ne s'intéressent pas à la livraison.

Depuis mai dernier, ils ont fait cesser le ramassage du courrier des boîtes aux lettres publiques le samedi. Ainsi, le ramassage du courrier des boîtes aux lettres rouges des quartiers résidentiels ne se fait plus qu'une fois par jour, c'est-à-dire 10 heures, dans le cas d'Ottawa. Maintenant, si vous discutez au téléphone un vendredi avec quelqu'un à Toronto et que vous lui promettez que votre secrétaire mettra une lettre à la poste à midi, ce qu'elle fait, comme le camion est passé à 10 heures, le matin, la lettre croupira dans cette boîte jusqu'à 11 heures ou midi le dimanche suivant. Cette lettre sera ramassée le dimanche, envoyée au centre de tri et, si tout va comme prévu, elle sera envoyée à Toronto le lundi. Si tout va bien au

*[Text]*

to the letter carrier on Tuesday, but if there are any hitches it will be Wednesday, Thursday, Friday, whatever is coming off.

Now, what they do not tell you is that when it goes through the franking machines it puts the stamp of Sunday evening. The customer you have been talking to on the phone says that man is a liar; he told me he was putting it in the box on Friday. Well, you did put it in the box on Friday, but it was not picked up until Sunday afternoon or Sunday around noon. These are the things the public does not know. We want the service restored. We were proud of the service in this country.

**Mr. Horner:** And, Mr. Findlay, let us hope you soon will be again.

**The Chairman:** You did not give a number to Mr. Horner's question. You did not give a number in total or quantity, you just . . .

**Mr. Findlay:** Mr. Chairman, I would be guessing.

**The Chairman:** Okay.

**Mr. Findlay:** As I say, every day there is a new person coming in the door. The first two years it was run by lawyers and consultants. We tried to get a consulting firm to do a little time-and-motion study, and every large firm—Woods Gordon, Thomas Kellogg and Sons—would say they were working for Canada Post and it would be a conflict of interest. The Postmasters Association tried it two months ago. They phoned me and asked if I had a consulting firm that could do time and motion. I said yes, there is some guy in Montreal, the only one we could find; the rest are all working for Canada Post.

**The Chairman:** Mr. Horner, you have another half minute.

**Mr. Horner:** Okay, half a minute. Mr. Findlay, I want to ask you a couple of quick questions, short answers, on unions. Mr. Taylor says he comes from a union family; I do not, so I do not understand unions very well. Would you consider your union a militant union?

**Mr. Findlay:** Yes, but a responsible union.

**Mr. Horner:** Militant but responsible.

**Mr. Findlay:** We have had one strike. The last strike we had was a national strike in 1970, a rotational strike, and it worked out to an average of six days. We had a 48-hour strike in 1972. In 1978 we had another 48-hour strike, just in one little segment in Toronto, and spontaneous wildcats for a day, a local out of frustration or something—no strikes. I never go to the bargaining table to negotiate a strike; I go to negotiate a settlement.

*[Translation]*

centre de tri de Toronto, il est possible que le facteur reçoive la lettre le mardi, mais, s'il y a le moindre problème, il ne la recevra pas avant le mercredi, le jeudi, ou même le vendredi, selon la situation.

Ce qu'on ne vous dit pas, c'est que lorsque la lettre passe dans la machine à affranchir, l'empreinte d'affranchissement indique que la lettre a été postée le dimanche soir. La personne à qui vous parliez au téléphone vous accusera d'être un menteur, car vous lui avez promis de poster la lettre le vendredi. C'est pourtant ce que vous avez fait, mais la lettre n'a pas été ramassée avant le dimanche midi ou après-midi. Ce sont des choses que le public ne sait pas. Nous voulons que le service soit rétabli. Nous étions fiers du service que nous fournissions aux Canadiens.

**M. Horner:** J'espère, monsieur Findlay, que vous pourrez en être bientôt fier à nouveau.

**Le président:** Vous n'avez pas répondu à la question de M. Horner. Vous ne lui avez pas dit quel était le nombre total, vous avez simplement . . .

**M. Findlay:** Monsieur le président, je ne saurais vous le dire avec précision.

**Le président:** D'accord.

**M. Findlay:** Comme je l'ai dit, tous les jours, je rencontre un nouvel employé. Les deux premières années, la société était dirigée par des avocats et des consultants. Nous avions essayé de retenir les services d'un bureau de consultants pour faire une étude des cadences, mais tous les grands bureaux auxquels nous nous sommes adressés—Woods Gordon, Thomas Kellogg and Sons—nous ont répondu que, comme ils travaillaient déjà pour la Société canadienne des postes, cette étude constituerait un conflit d'intérêts. Il y a deux mois, l'Association des maîtres de poste a essayé la même chose. Ils m'ont téléphoné pour me demander si je connaissais un bureau de consultants qui pourrait faire une étude des cadences. J'ai répondu que oui, mais le seul qui pouvait le faire était à Montréal, car les autres travaillaient tous pour la Société des postes.

**Le président:** Monsieur Horner, il vous reste 30 secondes.

**M. Horner:** Très bien. Monsieur Findlay, je voudrais vous poser quelques petites questions rapides et courtes sur les syndicats. M. Taylor dit qu'il vient d'une famille de syndicalistes; ce n'est pas mon cas, et je ne comprends donc pas très bien le fonctionnement des syndicats. A votre avis, votre syndicat est-il militant?

**M. Findlay:** Oui, mais c'est néanmoins un syndicat qui connaît ses responsabilités.

**M. Horner:** Donc, militant, mais responsable.

**M. Findlay:** Nous n'avons eu qu'une grève. C'était une grève nationale, en 1970, qui s'est faite par rotation, et qui a coûté en moyenne six jours à chaque employé. En 1972, nous avons fait un débrayage de 48 heures, suivi d'un autre en 1978, dans un petit quartier de Toronto et quelques grèves sauvages d'une journée, dues à des frustrations locales ou à des situations de ce genre, mais aucune grève complète. Lorsque je me rends à la table des négociations, ce n'est pas pour négocier une grève; c'est pour négocier une entente.



[Texte]

**Mr. Horner:** Mr. Findlay, are you aware that there has been a rumour—and I will qualify that as a rumour—that some militant union leaders have asked for transfers to the Alta Vista Postal Station in Ottawa so they can interfere with the mail going to and from Members of Parliament?

**Mr. Findlay:** No. These are all horror stories. The Ottawa plant was the first automated, and it is a white elephant. They got into consultation with the unions two and a half years ago, and the staff at Canada Post said they were trying to get money from Treasury Board to take it away; sell it to somebody for something else and we will build two plants to make it efficient. They could not get the money. They spent \$350 million renovating it and taking the asbestos out of it, and it will never work. It is the most poorly built building going; it will never work.

**Mr. Horner:** The previous witnesses, Mr. Findlay, stated they thought possibly employees of Canada Post Corporation could consider taking a slight decrease in salary. Would your union be willing to do that?

**Mr. Findlay:** No, no. That is a horror story. I mean, the Conservative government in the budget is going to increase everything by 1¢; they have added the gasoline and everything else. Nobody can live today with taking cuts.

**The Chairman:** That is a very good place to end—a very, very good place to end. Mr. Keeper, you have been most patient.

**Mr. Keeper:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Our cost-and-motion study shows that the bells are going to ring at 5.45. We can sit here for about five more minutes. I am really hoping . . . You have very colourful evidence here, very informative. Take it away.

• 1735

**Mr. Keeper:** I will try to be concise, but there are a few questions I need to ask.

As members of Parliament, we receive a continual stream of complaints from small business and homeowners about the unreliability of the postal service; a letter is mailed and you do not know when it is going to get there or a letter is mailed and it takes weeks or many days, instead of getting there in a reasonable period of time. I am wondering—you are a man who has had experience with the post office for many years—if you believe it has to be this way, or if there is any way the post office can deliver reliable and efficient service to Canadians.

**Mr. Findlay:** No, it needs an indexed study and a real overhaul. To be fair, Mr. Warren and his new people inherited this white elephant which is worse than Mirabel. Automation slows mail down and stores it. The machines need an inven-

[Traduction]

**M. Horner:** Monsieur Findlay, êtes-vous au courant d'une rumeur—du moins ce que j'appelle une rumeur—selon laquelle certains chefs syndicaux militants ont demandé à être mutés au terminus d'Alta Vista, à Ottawa, afin qu'ils puissent retarder le courrier à destination et en provenance des députés de la Chambre?

**M. Findlay:** Non. Ce ne sont que des racontars. Le terminus d'Ottawa a été le premier à être automatisé, et c'est un échec total. Il y a deux ans et demi, la société a entrepris des consultations avec les syndicats, et le personnel de la société a déclaré qu'il essayait d'obtenir des fonds du Conseil du Trésor pour faire supprimer l'automatisation. Les employés ont demandé au Conseil de vendre les machines à quelqu'un d'autre et de les remplacer par deux centres qui seraient plus efficaces. On leur a refusé l'argent. La Société des postes a dépensé 350 millions de dollars pour rénover le terminus d'Alta Vista et en retirer l'amiante, mais ça ne marchera pas. C'est l'immeuble le plus mal construit que j'aie jamais vu; ça ne marchera jamais.

**M. Horner:** Monsieur Findlay, les témoins qui vous ont précédé ont déclaré que les employés de la Société des postes envisageraient peut-être la possibilité d'accepter une légère baisse de salaire. Votre syndicat accepterait-il pareille proposition?

**M. Findlay:** Absolument pas. C'est encore une méchante rumeur. Dans son budget, le gouvernement conservateur a annoncé qu'il allait tout augmenter d'un cent, l'essence, et tout le reste. Il ne serait plus possible de survivre avec une baisse de salaire.

**Le président:** C'est un excellent point où arrêter la discussion. Monsieur Keeper, vous avez été très patient.

**M. Keeper:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** D'après notre étude des cadences, les sonneries vont être déclenchées à 17h45. Nous avons donc à peu près cinq minutes de plus. Votre témoignage est particulièrement intéressant et vivant. Allez-y.

**M. Keeper:** Je vais essayer d'être concis, mais je voudrais poser certaines questions.

A titre de députés, nous recevons continuellement des plaintes de petites entreprises et de particuliers au sujet de la mauvaise qualité du service postal. Il est impossible de savoir quand une lettre postée se rendra à destination, et il arrive que des lettres prennent des semaines, ou au moins plusieurs jours à être livrées, au lieu d'arriver dans un délai raisonnable. Vous avez une expérience considérable des Postes. Croyez-vous qu'il soit impossible de changer la situation, ou y a-t-il moyen d'assurer aux Canadiens un service de livraison fiable et efficace?

**M. Findlay:** À mon avis, il faudrait effectuer une étude approfondie et réorganiser toute la société. En toute justice, je dois dire que M. Warren et son équipe ont hérité de cette catastrophe, qui est pire que Mirabel. L'automatisation

[Text]

tory, and in that big plant in Mississauga they start up 105 million pieces of mail in the afternoon. They have to hold these inventories to get it. The maintenance and the good daytime jobs are done during the day. Then all the mail which is picked up at 4 p.m., 5 p.m., and 6 p.m. has to be rushed out to these plants to get them through a computerized system before 10 p.m. The stuff that does not get through is stopped and held for the next day; then they switch it over and sort it to the letter carrier for delivery, or forward it out of town or to the other cities across the countries. Until that has a complete overhaul, we are too fully automated; we must change the system and just use the automation which is going to benefit the company by reducing costs and benefit the service.

**Mr. Keeper:** What I hear you saying quite clearly is that if we are going to have reliable service from Canada Post, we need some fundamental changes in the way mail is handled and in the way the automated system is used.

**Mr. Findlay:** That is correct. You see there is a system. The gentleman—he is retired now—put in automation in two years. He was a very clever man, who had 40 years service in Canada Post. However, the system cannot work unless it has first in, first out, called FIFO, and it has never been implemented in Canada Post. When we have a breakdown in one of these plants, we ship the mail from Toronto to Montreal. It takes three days to get there and three days to come back and sort. First in, first out would have been an improvement.

Let me show you what happened. In 1974 when John McCabe was a Deputy Postmaster General and the stamps were about 8¢ a stamp, he introduced assured mail. If you had it in your post office box by 11 a.m. in the day, it would be delivered in any city in Canada the next day; and it worked 95% of the time. What we are doing now is we are destroying, we are cutting back, cutting back, cutting back. We have proved we have the mail system. We have proved we can do it and we want to do it again.

**Mr. Keeper:** You mentioned earlier that the Minister responsible for the post office had not taken the initiative to meet with the unions. I am wondering if you think a Minister, a part-time Minister, who does not bother to meet with the unions can come to grips with the very serious problems of delivering reliable mail service in this country. I would also like to know if you are calling for a full-time Minister of the post office.

**Mr. Findlay:** Yes, I am. It needs a full-time Minister; it needs help from Parliament and it needs help from the unions. It needs help from everybody to give the people of Canada a good service again.

[Translation]

ralentit le courrier et nous oblige à l'entreposer. Les machines ont besoin d'un inventaire, et dans le grand centre de Mississauga, on peut trier 105 millions d'objets de correspondance en un après-midi. Il faut donc retarder les inventaires pour le faire. Il n'y a plus de postes d'entretien ni aucun autre poste intéressant de jour. Tout le courrier qui est ramassé à 16 heures, 17 heures ou 18 heures doit être expédié à toute vitesse à ces centres, pour qu'il passe à travers un système informatisé avant 22 heures. Tout le courrier qui n'a pas le temps de passer est retenu jusqu'au lendemain. Puis, il faut en faire le tri pour le facteur qui en fera la livraison, ou l'expédier à une autre ville ou à un autre pays. Tant que ce système ne sera pas complètement modifié, le travail sera beaucoup trop automatisé; il faut changer le système de façon à n'utiliser que les services automatisés qui avantageront la compagnie en réduisant les coûts et en améliorant les services.

**M. Keeper:** Ce que vous semblez dire très clairement, c'est que, pour améliorer le service de la Société des postes, il faudra apporter des changements fondamentaux au traitement du courrier et à l'utilisation du système automatisé.

**M. Findlay:** C'est ça. Comme vous voyez, il est possible d'établir un système. La personne qui a automatisé le service en deux ans est maintenant à la retraite. C'était un homme très intelligent, qui avait consacré 40 ans de sa vie au ministère des Postes. Mais le système ne peut fonctionner à moins qu'on adopte le principe du premier entré, premier sorti—système qui n'a jamais été employé par le ministère des Postes. Lorsqu'un des centres de tri a une panne, il faut envoyer le courrier de Toronto à Montréal. Le courrier prend trois jours à s'y rendre et trois jours pour en revenir et être trié. Ce serait une amélioration que d'adopter la méthode du premier entré, premier sorti.

Je vais vous expliquer ce qui est arrivé. En 1974, lorsqu'il en coûtait 8c. pour poster une lettre au Canada et que John McCabe était sous-ministre des Postes, il a mis sur pied la poste garantie. Si une lettre était postée avant 11 heures, on en garantissait la livraison à toute ville canadienne le lendemain; ce système a connu un taux de réussite de 95 p. 100. Par contre, aujourd'hui, nous sommes en train de tout détruire, en réduisant sans cesse le service. Nous avions pourtant prouvé que notre système postal fonctionnait. Nous avions prouvé que nous étions capables d'offrir ce service, et nous voulons pouvoir recommencer.

**M. Keeper:** Tout à l'heure, vous avez dit que le ministre responsable de la Société des Postes n'avait pas pris la peine de rencontrer les syndicats. Croyez-vous qu'un ministre, même un ministre à temps partiel, qui ne prend pas la peine de rencontrer les syndicats, puisse comprendre les graves problèmes que nous éprouvons au Canada au niveau de la livraison efficace du courrier? Je voudrais également que vous nous disiez si vous pensez qu'il serait utile de nommer un ministre à temps plein, chargé de la Société des postes.

**M. Findlay:** Oui, je le crois. Un ministre doit être affecté à temps plein à ce secteur; la Société des postes a besoin de l'aide du Parlement et des syndicats. Elle a besoin de toute l'aide possible afin de pouvoir offrir à nouveau aux Canadiens le service qu'ils méritent.

[Texte]

**Mr. Keeper:** I have one further question, Mr. Chairman, which has to do with the whole subject of absenteeism. These are figures that Canada Post readily offered to us, and we all know how difficult it is to get information out of Canada Post; it is impossible to get full and comprehensive information out of Canada Post. I am wondering just why they have been so free with this information with regard to absenteeism. Since you indicated earlier that the problem of absenteeism could be solved through negotiations, I am wondering if this kind of selective use of information is not simply a way of scapegoating unionized workers for the postal rate increases which Mr. Warren is asking for, and a way of avoiding the real problems of structuring Canada Post so that we can deliver efficient and reliable mail service in this country.

• 1740

**Mr. Findlay:** You have partially answered your own question. Mr. Warren is a master at throwing in a one-liner and throwing people off the subject, and he has done that again here with his absenteeism. I have documents he gave us last year when it was 18.2 average across the country, and he said it has been reduced by 2 down to 16.2, and he wants to reduce it by 13. I do not know where he manufactured these figures in a hurry to bring them down here. I would have brought the other ones down. But I agree with you that if he sits down, this union will work out an incentive with him and will try to get everybody on the job every day.

But at the same time... well, we worked out a program with him; we have 1 in 18 for absences—that is, relief employee for every 18 employees for absences for death leave, pregnancy leave, injury. And where we had a high concentration, that could be negotiated back with a back check. If you took a back check of all absences for 3 years, and you brought that back, you could reduce that to 1 in 15 or 1 in 16. We have done it in a few places like Montreal and places where they had the high absenteeism.

They told us in February that they do not need that anymore; that they are dropping all these extra positions; that the absenteeism is coming down; that they are going back to the one in eighteen. So they cannot be a teeny-weeny bit pregnant and talk out of both sides of their mouths all the time. Either his absenteeism is coming down, or it is up here. And these figures are fudged, you know.

**Mr. Keeper:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Keeper. Mr. Taylor, you saved two questions and, then, Mr. Hardey will be the last one.

**Mr. Taylor:** And they are going to be very fast. Mr. Findlay, the chief executive officer said the other day that one of the reasons why they still have absenteeism and are not dealing with it, is because they have to negotiate with the unions. Does

[Traduction]

**M. Keeper:** Monsieur le président, j'ai une dernière question à poser au sujet de l'absentéisme. Les statistiques sur l'absentéisme nous ont été offertes volontiers par la Société des postes, et nous savons tous à quel point il est difficile de soutenir ce genre d'information de la société. En fait, il est impossible d'obtenir de la société des données exhaustives. Cela dit, je me demande pourquoi la Société des postes nous a si gracieusement fourni ces renseignements concernant l'absentéisme. Tout à l'heure, vous avez indiqué que ce problème pourrait être éliminé grâce à des négociations, et je me demandais si cette utilisation sélective de l'information n'est pas simplement une façon de jeter le blâme sur les travailleurs syndiqués pour les augmentations de tarifs postaux demandées par M. Warren, ainsi qu'une façon de contourner les véritables problèmes d'organisation au sein de la société, qui permettrait enfin d'offrir un service efficace et fiable aux Canadiens.

**M. Findlay:** Vous avez répondu en partie à votre propre question. M. Warren est passé maître dans l'art de détourner les questions, et il y a réussi encore une fois avec l'absentéisme. J'ai des documents qu'il nous a remis l'an dernier et dans lesquels il disait avoir réussi à réduire la moyenne nationale d'absentéisme de 18,2 à 16,2, et qu'il voulait la réduire encore de 13. Je ne sais pas où il a pêchés ces chiffres aussi rapidement. Avoir su, je vous aurais apporté les autres chiffres. Cependant, je conviens avec vous que s'il était prêt à discuter, le syndicat pourrait établir avec lui un programme de mesures d'encouragement qui inciteraient la majorité des employés à venir travailler tous les jours.

Cependant... Nous avons établi un programme de concert avec lui: nous comptons un employé de relève pour dix-huit absences pour cause de maladie, de grossesse, de mortalité, de blessures. Lorsqu'il y a un taux élevé d'absences, il est possible d'effectuer une vérification et de négocier la situation. Si l'on effectue une vérification de toutes les absences des trois dernières années, il sera possible de réduire ce niveau à un employé sur quinze ou un employé sur seize. Nous l'avons déjà fait à certains endroits, comme Montréal, où le taux d'absentéisme est élevé.

En février dernier, la direction nous a annoncé qu'elle n'avait plus besoin de ce programme et qu'elle allait éliminer tous les postes supplémentaires, car l'absentéisme était à la baisse. Elle voulait revenir à la moyenne d'un employé sur dix-huit. On ne peut pas prétendre qu'une employée n'est qu'un peu enceinte et continuer sans cesse d'essayer de ménager la chèvre et le chou. Ou l'absentéisme est à la baisse, ou il est à la hausse. Ces chiffres ont été inventés de toutes pièces, vous le savez.

**M. Keeper:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Keeper. Monsieur Taylor, vous aviez encore deux questions, puis M. Hardey sera le dernier.

**M. Taylor:** Mes questions seront très rapides. Monsieur Findlay, l'autre jour, le président—directeur général a déclaré qu'une des raisons pour lesquelles l'absentéisme persiste et qu'on ne semble pas pouvoir l'éliminer, c'est qu'il faut négocier



## [Text]

your union support an employee who deliberately gets sick every Friday? That is cheating on the public.

**Mr. Findlay:** We will not condone any employee cheating on the public, or cheating regarding his absenteeism. He gets suspended and fired. We have had employees who have been caught, but we are talking about 1%.

But I may say to you, sir, when we negotiated with Treasury Board, Treasury Board always used to say that there is only so much money in the pie, and this quarter out of the pie is to cover your sick leave. So you have these "old timers" who have worked for 25 and 30 years and have 300 days saved up, and are looking for some payout. They are not getting it. So they are burning off their sick leave. We have to educate them that they are putting an added burden on Canada Post now. We are trying to do that, and I guarantee this union will always face up to its responsibility.

**Mr. Taylor:** Good. I am glad. I think accountability is very important in unions as in management.

The other question is that, many of my people at public meetings, particularly following the last strike and when there is a possibility of a strike, have asked for the removal of the strike weapon. Has your union ever discussed the importance of the essential service having the strike measure removed? And if so, would you accept arbitrary arbitration or some other method of collective bargaining in its place?

**Mr. Findlay:** We did not have strike rights until 1967, until Lester Pearson put it in because we just took the bull by the horns. If you kicked people when they were down, we would just walk off the job in 1965. Australia does not have the right to strike, but it has more strikes than any postal service of government employees in Canada anywhere. But there is a point you are raising. You are asking: Is this an essential service? If it is, somebody should tell Mr. Warren and his board of directors that it is an essential service, and we are going to keep it. As an institution, it is over 100 years old, and we are going to give the public this essential service. That is the question. You have answered your own question. Parliament must pass... it is an essential service and you are going to provide it, Mr. Warren.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Taylor. Mr. Hardey.

**Mr. Hardey:** Thank you, Mr. Chairman, I do sense a feeling of animosity, maybe or maybe it is exasperation. But there is quite often this evidence between union and management, and I think perhaps the record of strikes in the last few years and the withdrawing of postal services, sort of, adds to that evidence that there is not a good working relationship between union and management.

Mr. Taylor has mentioned that, in his particular riding, and I can confirm it in mine, we do have good strong, active,

## [Translation]

avec les syndicats. Votre syndicat donne-t-il son appui à un employé qui prend délibérément un congé de maladie tous les vendredis? Ce serait malhonnête envers le public.

**M. Findlay:** Nous ne donnons jamais notre appui à un employé qui trompe le public ou qui abuse de l'absentéisme. Cet employé est suspendu, puis démis de ses fonctions. Bien sûr, certains employés ont été pris sur le fait, mais il ne s'agit que d'un pour cent du total.

Mais laissez-moi vous dire que lorsque nous avons négocié avec le Conseil du Trésor, celui-ci nous disait toujours qu'il n'avait qu'un certain montant d'argent à nous donner et qu'une partie devait aller aux congés de maladie. Mais il y a les 'anciens' qui travaillent depuis 25 ou 30 ans et ont accumulé quelque 300 jours de congés de maladie qu'ils veulent se faire rembourser. Comme c'est impossible, ils préfèrent les épuiser. Il faut leur faire comprendre qu'ils imposent un fardeau additionnel à la Société des postes. C'est ce que nous essayons de faire, et je vous promets que notre syndicat s'acquittera de ses responsabilités.

**M. Taylor:** Très bien, je suis content de vous l'entendre dire. À mon avis, le respect de ses obligations est très important, tant pour le syndicat que pour la direction.

Ma deuxième question est la suivante: dans le cadre de réunions publiques, particulièrement après la dernière grève et, de façon générale, lorsqu'il y a menace de grève, bon nombre de mes gens demandent l'élimination du droit de grève. Votre syndicat a-t-il jamais envisagé la possibilité de renoncer au droit de grève pour ce service essentiel? Si oui, accepterait-il l'arbitrage ou une autre méthode de négociation collective?

**M. Findlay:** Nous n'avons obtenu le droit de grève qu'en 1967, lorsque Lester Pearson nous l'a accordé, se pliant aux fortes pressions que nous avions exercées. Si nous étions le genre à profiter d'une mauvaise situation, nous aurions tout simplement débrayé en 1965. Le service postal australien n'a pas le droit de grève, et on y voit pourtant plus de grèves que n'importe où au Canada. Mais vous avez soulevé un point valide. Vous m'avez demandé s'il s'agissait d'un service essentiel. Si c'en est un, il faudrait que quelqu'un en informe M. Warren et son conseil d'administration, pour leur dire que nous voulons continuer à l'assurer. Le service des postes est une institution qui a plus de cent ans, et nous voulons continuer à offrir ce service essentiel au public canadien. C'est ça qui importe. Vous avez répondu à votre propre question. C'est au Parlement à faire comprendre à M. Warren qu'il a la responsabilité d'un service essentiel et qu'il doit en assurer le bon fonctionnement.

**Le président:** Merci, monsieur Taylor. Monsieur Hardey.

**M. Hardey:** Merci, monsieur le président. Je perçois une certaine animosité, ou peut-être est-ce simplement de l'exaspération. Cela semble être souvent le cas entre le syndicat et la direction. À mon avis, la série de grèves des dernières années et le retrait de certains services postaux prouvent sans équivoque que les relations de travail entre le syndicat et la direction sont loin d'être bonnes.

M. Taylor a indiqué que dans sa circonscription—et la même chose est vraie dans la mienne—certains syndicats,

*[Texte]*

unions which somehow have developed along with management—maybe it is the other way around, but it certainly is a togetherness thing—a very good working way to approach the ultimate, and that is a good contract satisfactory to all parties.

• 1745

Have you any suggestions how this could be approached in order to satisfy this very basic need, possibly using the word "incentive" which I heard mentioned two or three times? That is often a good approach. Have you anything to offer in that regard which could work towards this rather than using the head-on approach that says you are doing your job wrong and we are trying to do our job right?

**Mr. Findlay:** Sir, that head-on approach has only come in the last eight or nine months when the board of directors authorized Mr. Warren and his executive board to cut the service at all costs, violate the collective agreements and to not consult with the Letter Carriers' Union of Canada and the other unions. Prior to that we had a wonderful working relationship. They are real nice people. I will go and have dinner with them. I will go and play a game of golf with them. I have no animosity towards them but I am frustrated today and that frustration is out in the field today. You heard here on Tuesday and you gave the documents that they were going to cut over 3,000 managerial employees. That means that anybody with any knowledge of Canada Post is going first. All these old timers with 10, 15, 20 years experience.

I travel the field and it is like an anthill ready to explode. You have been in the army or you know about the army. When the pressure comes from the top down, it comes right to the worker. When a worker has been spied on, and hounded and harassed, what is going to happen in Canada Post? The lid is just ready to blow off. We are crying out and appealing. Sit down with us, defuse this. Canada Post does not need another strike. I do not want another strike but I want better service.

**Mr. Hardey:** You have indicated that your main concern is better service.

**Mr. Findlay:** Yes.

**Mr. Hardey:** That is what you are really approaching. I have a problem dealing with the most recent strike, the last illegal two-day strike. That took place not due to a question of improving service. It dealt with the question of reducing the overtime or the nonproductive overtime to membership. Could you just touch on that as to what happened there?

**Mr. Findlay:** In our contract, if Canada Post is going to change anything that affects the employees they must give us 30 days notice. They have just totally ignored that. I have had 20 policy grievances; I have never heard of that in my life

*[Traduction]*

puissants, dynamiques et honnêtes ont réussi à établir un rapport solide de travail, qui leur permet d'atteindre facilement leur but ultime, c'est-à-dire une bonne entente qui satisfait toutes les parties.

Auriez-vous des idées sur la façon d'en arriver à ce but si fondamental, peut-être à l'aide «de mesures d'encouragement», dont je vous ai entendu parler à quelques reprises? C'est souvent une bonne façon de procéder. Avez-vous des idées dans cette veine, plutôt que d'utiliser la méthode directe, qui consiste à accuser l'adversaire de faire mal son travail, tandis qu'on fait bien le sien?

**M. Findlay:** Cette méthode directe n'a été employée qu'au cours des huit ou neuf derniers mois, lorsque le conseil d'administration a autorisé M. Warren et son équipe à réduire les services à tout prix, à contrevenir aux conventions collectives et à ne pas consulter l'Union des facteurs du Canada, et les autres syndicats. Avant cela, nos relations de travail étaient excellentes. Après tout, ce sont de bons gars. Je dinerais avec eux avec plaisir. Je n'hésiterais pas à faire une partie de golf avec eux. Je n'éprouve aucune hostilité envers eux, mais aujourd'hui, je me sens frustré, et tous les membres du syndicat sont du même avis que moi. Mardi dernier, on vous a présenté les documents indiquant comment la Société des postes comptait supprimer plus de 3,000 postes de gestion. Cela signifie que tous les employés qui connaissent le moindre fonctionnement de la société vont perdre leur emploi. Il s'agit d'anciens, qui ont 10, 15 ou 20 ans d'expérience.

Je discute avec les syndiqués et je dois vous dire que l'atmosphère est comme une bombe prête à exploser. Vous avez fait l'armée et vous savez comment ça se passe. Lorsque la pression est exercée d'en haut, c'est le simple soldat qui écope. Qu'arrivera-t-il à la Société canadienne des postes si elle continue à surveiller de si près ses employés, à s'acharner sur eux et à les harceler? La situation est devenue intolérable. Nous revendiquons nos droits. Nous demandons à la direction de s'asseoir à la table avec nous et de désamorcer cette bombe. La Société des postes n'a surtout pas besoin d'une autre grève. Personnellement, je ne veux pas qu'il y ait une autre grève, je veux une amélioration du service.

**M. Hardey:** Vous avez indiqué que votre principal intérêt est l'amélioration du service.

**M. Findlay:** En effet.

**M. Hardey:** C'est vraiment cela que vous visez. J'ai de la difficulté à accepter la toute dernière grève, le débrayage illégal de deux jours. Ce débrayage n'a pas eu lieu dans le but d'améliorer le service. Il avait trait à la réduction du temps supplémentaire, ou du temps supplémentaire non productif de vos membres. Pourriez-vous nous expliquer brièvement ce qui s'est passé?

**M. Findlay:** D'après notre contrat, si la Société des postes veut changer quoi que ce soit qui touche les employés, elle doit nous donner un préavis de 30 jours. La société n'en a absolument pas tenu compte. J'ai reçu 20 griefs en matière de politique, chose qui ne s'était jamais produite auparavant. Je

[Text]

before. I have never had a policy grievance in my life before. There are 20 policy grievances.

They have stacked up the legal arbitration system. There are over 100 cases waiting to go right now just with my union alone. We cannot get arbitrators. When that happens you get anarchy out in the field. They walk in seven days before it and say that this is what we are going to do and the employees walk off the job with frustration.

**Mr. Hardey:** It was not even a legal strike.

**Mr. Findlay:** It was illegal, yes, but that will happen again. They will not be bringing in contracting; after they sign a letter, there will be no contracting out. That will happen again if they do not smarten up and sit down and resolve this. We can resolve it and help to make this more efficient. We can help to give it a service but we need two to tango. We need the other people at the side of the table with us.

**Mr. Hardey:** Thank you.

On house-to-house delivery you made some good points in regard to the cost factors here and I kind of think it makes a lot of sense. What about making it available to other consumer distributing goods? Do you feel there is any advantage in this regard to carriers offering any other service as far as carrying goods from the Post Office to houses?

**Mr. Findlay:** They do that up north; they transport vegetables and stuff. But the best place to sell these kinds of things is over the counter. When they are not too busy selling stamps they can use up their time selling licenses and different stuff and bring in revenue. We tried an experiment with consumer's catalogues in the small towns and in one of the French towns, Baie Comeau, we saved three postal workers' jobs. But the MPs and the mayor of the town kicked up such a stink that Canada Post had to back out.

**Mr. Hardey:** In your opinion is this a good idea?

**Mr. Findlay:** Certainly. We have to be productive. In Canada today everybody has to be productive. If I sign a contract to give you eight hours of work I want my guy to give me eight hours of work.

**The Chairman:** Thank you very much Mr. Hardey. I want to thank the members for co-operating and having our own motion study to get through.

I want to thank you, Mr. Findlay, very much for your very forceful presentation with colourful language. It was very vigorously presented. Thank you very much.

**Mr. Findlay:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** The meeting is adjourned until Tuesday, June 18, at 10 a.m. Air Canada.

[Translation]

n'avais jamais reçu le moindre grief en matière de politique avant. Maintenant, il y en a 20.

La société a retardé le système d'arbitrage juridique. Dans mon seul syndicat, une centaine de causes attendent d'être entendues. Il nous est impossible d'obtenir des arbitres. Devant pareille situation, il est impossible d'éviter l'anarchie. La direction nous arrive sept jours avant le temps et nous annonce qu'elle a décidé de prendre certaines mesures, et les employés, frustrés, débrayent.

**M. Hardey:** Mais ce n'était même pas une grève légale.

**M. Findlay:** Effectivement, elle était illégale, mais elle se reproduira. Ils ne pourront pas octroyer des contrats; une fois la lettre signée, il n'y aura aucun contrat. Il y aura une autre grève illégale si la direction ne se décide pas à faire ce qu'il faut pour régler la situation. Il est possible de corriger la situation et de rendre le service plus efficace. Nous sommes prêts à contribuer, mais il faut que la direction s'assiege à la table avec nous.

**M. Hardey:** Merci.

Vous avez soulevé de bons arguments logiques au sujet du coût de la livraison à domicile. Que penseriez-vous d'étendre ce service à d'autres biens de consommation? À votre avis, serait-il bon que les facteurs offrent d'autres services de livraison de biens, du bureau de poste aux domiciles?

**M. Findlay:** C'est ce qu'ils font dans le Nord; les facteurs livrent des légumes, entre autres. Mais la meilleure façon de vendre ce genre de choses est au comptoir. Lorsqu'ils ne sont pas en train de vendre des timbres, les préposés pourraient vendre des permis et d'autres articles, ce qui augmenterait les recettes. Dans certaines petites villes, nous avons tenté une expérience avec des catalogues de consommateur. À Baie-Comeau, trois postiers ont ainsi pu garder leur emploi. Mais les députés et le maire de Baie-Comeau ont protesté si vivement que la société a dû abandonner ce projet.

**M. Hardey:** Croyez-vous qu'il s'agisse d'une bonne idée?

**M. Findlay:** Absolument. Nous devons être productifs. Tout le monde, au Canada, doit être productif aujourd'hui. Si je signe un contrat avec vous garantissant huit heures de travail par employé, je veux que chacun de mes employés me fournisse huit heures de travail.

**Le président:** Monsieur Hardey, je vous remercie beaucoup. Je tiens à remercier les membres de leur collaboration, étant donné que nous avons notre propre étude à effectuer.

Monsieur Findlay, je tiens à vous remercier infiniment pour votre exposé aussi imagé, allant droit au but. Donc, merci beaucoup.

**M. Findlay:** C'est moi qui vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** La séance est levée jusqu'au mardi 18 juin, à 10 heures. Nous recevrons à ce moment-là les représentants d'Air Canada.



## APPENDIX "TRPT-9"

ACCORDING TO MEG HARRIS

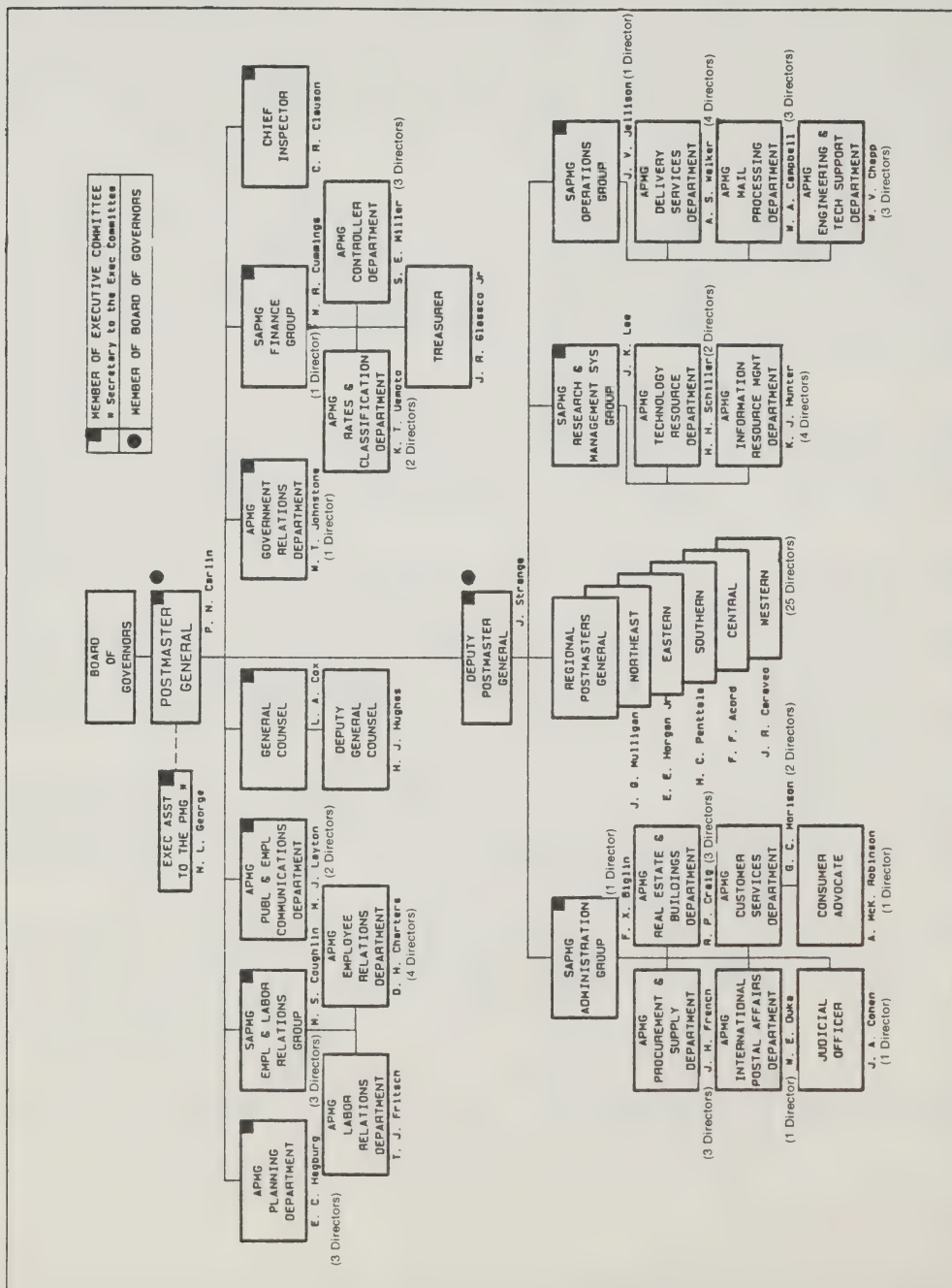
MEDIA RELATIONS OFFICER  
U.S. POSTAL SERVICE  
475 L'ENFANT PLAZA S.W.  
WASHINGTON, D.C.  
20260

WARREN STATED DIRECTOR LEVEL JOBS IN U.S. ARE IN  
EXCESS OF 334 OR 335. ACCORDING TO U.S. POSTAL  
SERVICE, THIS IS AN EXAGGERATION AND THE DIRECTORS  
APPROXIMATELY NUMBER 1/3rd OF THIS FIGURE.

AFTER RUNNING THROUGH EXECUTIVE LIST, THE  
COUNT WAS 73 DIRECTORS.

THEIR SALARIES ARE IN THE MID TO UPPER \$50,000.

## 5. Structure of Organization

a. Organization Chart  
(March 1985)

## APPENDICE "TRPT-9"

D'APRÈS MEG HARRIS

RELATIONNISTE

SERVICE POSTAL AMÉRICAIN

475, L'ENFANT PLAZA S.W.

WASHINGTON, D.C.

20260

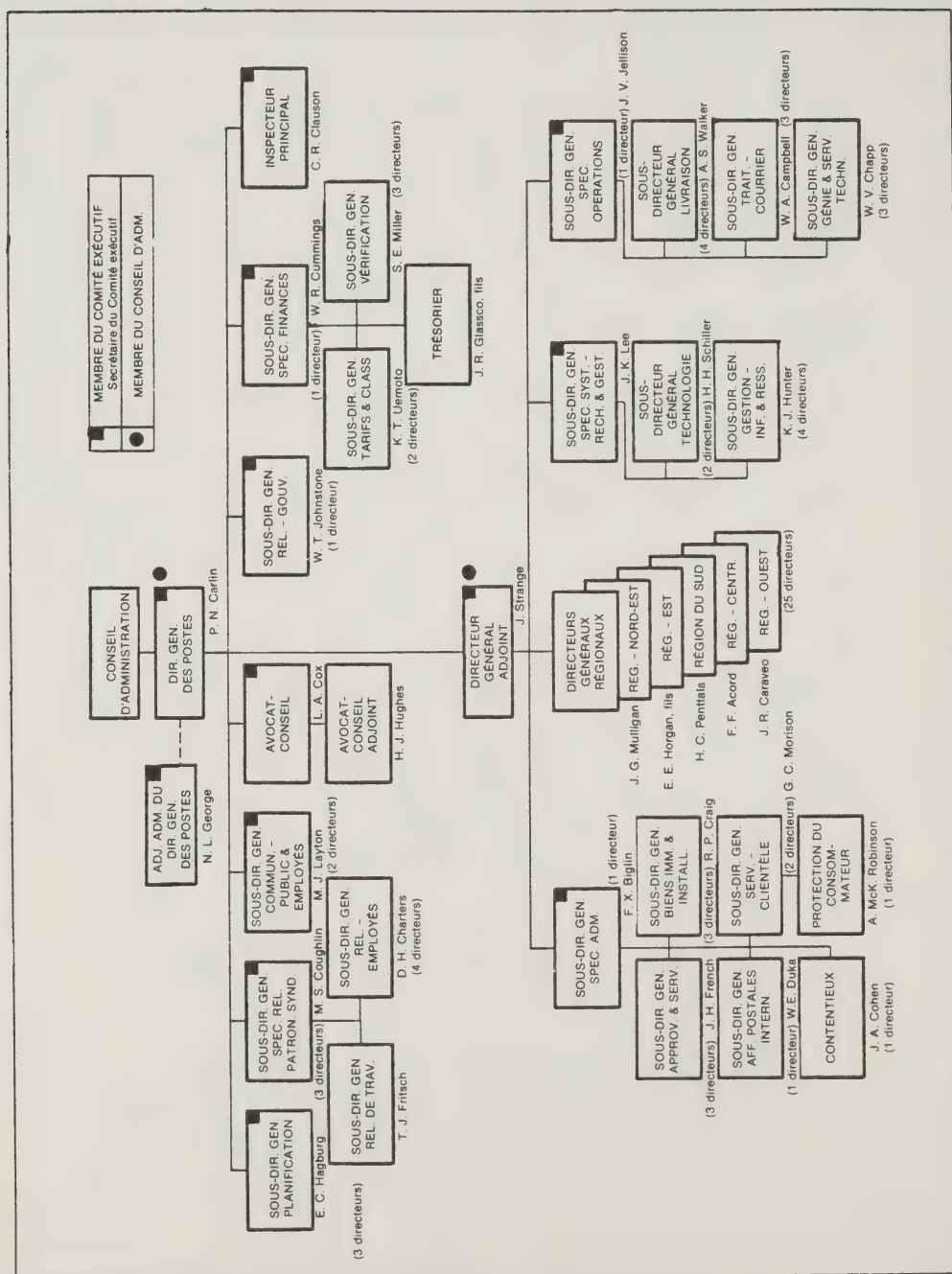
M. WARREN A DÉCLARÉ QU'IL Y AVAIT PLUS DE 334 OU 335 POSTES DE CADRES. D'APRÈS LE SERVICE POSTAL AMÉRICAIN, IL S'AGIT LÀ D'UNE EXAGÉRATION CAR IL N'EXISTE ENVIRON QUE LE TIERS DE CES POSTES DE CADRES DANS LE SERVICE.

UN EXAMEN DE LA LISTE DES POSTES DE CADRES NOUS A PERMIS D'EN DÉNOMBRER 73.

LE TRAITEMENT DES CADRES SE SITUE ENTRE 55 000 ET 60 000 \$.



## 5. Organigramme













*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From the Canadian Federation of Independent Business:*

Ms Marianne Antoniak, Director of National Affairs;

Mr. Eduard Frensch, Member and President of C. Frensch Ltd.

*From the Letter Carriers' Union of Canada:*

Mr. William Findlay, Executive Vice-President.

*De la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante:*

M<sup>me</sup> Marianne Antoniak, directrice des affaires nationales;

M. Eduard Frensch, membre et président de C. Frensch Ltée.

*De l'Union des facteurs du Canada:*

M. William Findlay, vice-président exécutif.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 18

Tuesday, June 18, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 18

Le mardi 18 juin 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

# Transport

# Transports

RESPECTING:

Report of Air Canada for the year 1984

CONCERNANT:

Rapport de la Société Air Canada pour l'année 1984

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Dennis H. Cochrane  
Vincent Dantzer  
Murray Dorin  
Bill Gottselig  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
Thérèse Killens  
André Plourde  
Gordon Taylor  
Brian Tobin

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

Bill Attewell  
George Baker  
Bill Blaikie  
Patrick Crofton  
Jack Ellis  
Mike Forrester  
Charles Hamelin  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Dan McKenzie  
Bob Porter  
Alan Redway  
Bill Rompkey  
Chris Speyer  
Reginald Stackhouse

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 69(4)(b):

On Friday, June 14, 1985:

Iain Angus replaced Cyril Keeper.

On Tuesday, June 18, 1985:

Thérèse Killens replaced André Ouellet.

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement:

Le vendredi 14 juin 1985:

Iain Angus remplace Cyril Keeper.

Le mardi 18 juin 1985:

Thérèse Killens remplace André Ouellet.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 18, 1985  
(25)

*[Text]*

The Standing Committee on Transport met at 10:05 o'clock a.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Darryl Gray, Elliott Hardey, J. Patrick Nowlan, Gordon Taylor.

*Alternates present:* George Baker, Mike Forrestall.

*Other Member present:* André Ouellet.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From Air Canada:* Mr. Pierre J. Jeannot, President and Chief Executive Officer; Mr. Claude I. Taylor, Chairman of the Board, Mr. R. W. Linder, Group Vice-President, Sales & Operations.

Pursuant to Standing Order 46(4), the Committee commenced consideration of the Report of Air Canada for the year 1984.

Pierre J. Jeannot and Claude I. Taylor made opening statements and answered questions.

At 12:26 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 18 JUIN 1985  
(25)

*[Traduction]*

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 10 h 05, sous la présidence de J. Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Darryl Gray, Elliot Hardey, J. Patrick Nowlan, Gordon Taylor.

*Substituts présents:* George Baker, Mike Forrestall.

*Autre député présent:* André Ouellet.

*Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche.

*Témoins: De la Société Air Canada:* Pierre J. Jeannot, président-directeur général; Claude I. Taylor, président du conseil; R.W. Linder, vice-président de groupe, Ventes et opérations.

Conformément à l'autorité que lui confère l'article 46(4) du Règlement, le Comité entreprend l'étude du rapport de la Société Air Canada de 1984.

Pierre J. Jeannot et Claude I. Taylor font des déclarations préliminaires et répondent aux questions.

A 12 h 26, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Tuesday, June 18, 1985

• 1004

**The Chairman:** Gentlemen, I see a quorum sufficient to hear evidence. I know there are supposed to be seven other members, but they may have been ambushed along the way. So with no further ado and maintaining, hopefully, the precedent that we try to establish—since this is the Transport committee—that we are somewhat punctual from time to time, we will commence.

I would like to welcome the officials, the President and Chairman of Air Canada. For one of the gentlemen, it is not the first time, though I guess it is the first time in your new revised capacity. Mr. Jeannot, I guess you have been here before, but I welcome you in your revised capacity.

Mr. Jeannot, would you please introduce these gentlemen for the members of the committee and for the record.

**Mr. Jeannot (President and Chief Executive Officer, Air Canada):** Roger Linder is Group Vice-President of Sales and Operations.

• 1005

**The Chairman:** We are here under a new mandate and with your annual report. There are many questions I would like to ask you, in view of other appearances you made, but since I am chairman I am going to let the other members ask the questions. Because there is so much going on around here with the committees, and the House on extended hours, I am hoping, frankly, that if other members do not come on the government side we could be out of here by noon.

**Mr. Jeannot:** I will be very brief, ladies and gentlemen.

Air Canada is always pleased, Mr. Chairman, to be provided the opportunity to give this important committee an account of how we are meeting our mandate. It is a privilege for me to speak to you today on behalf of this corporation and to detail some of the progress of Canada's publicly owned airline.

We are looking forward to reviewing with you our financial results, our role within Canada's aviation industry, our expectations for the future and our contribution to important national goals. Much is expected of Air Canada, for our role is a unique blend of commercial aspirations as well as national purpose.

We gladly accept the obligation to strive constantly to be what the Canadian people want us to be. We hope the committee shares our belief that we are doing everything possible to meet these multiple expectations.

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mardi 18 juin 1985

**Le président:** Messieurs, je vois que nous sommes suffisamment nombreux pour entendre les témoignages. Je sais que nous sommes sensés être sept de plus, mais on a dû attirer les autres membres dans une embuscade. Sans plus attendre, et en respectant, je l'espère, les précédents que nous avons tenté d'établir—étant donné qu'il s'agit du Comité des transports—c'est-à-dire que nous sommes ponctuels à certains moments, nous allons donc commencer.

Je voudrais d'abord féliciter les hauts fonctionnaires, le président d'Air Canada et le président du Conseil d'administration de cette société. Ce n'est pas la première fois pour l'un deux qu'il comparait, même si c'était la première fois dans son nouveau rôle. Monsieur Jeannot, je crois que vous êtes déjà venu ici, mais je vous souhaite la bienvenue dans vos nouvelles fonctions.

Monsieur Jeannot, à l'intention des membres du comité et également pour le compte-rendu, auriez-vous l'obligeance de présenter ceux qui vous accompagnent.

**M. Jeannot (président directeur général d'Air Canada):** Il s'agit de Roger Linder vice-président du groupe des ventes et des opérations.

**Le président:** Nous siégeons en vertu d'un nouveau mandat et nous devons étudier votre rapport annuel. J'aimerais vous poser beaucoup de questions, à cause de vos autres comparutions ici, mais étant donné que je suis le président je vais laisser les autres membres du comité les poser. Il y a tellement de comités qui siègent, les heures de la Chambre ont également été prolongées, j'espère donc que nous pourrions partir d'ici à midi si d'autres députés du gouvernement ne se présentent pas.

**M. Jeannot:** Mesdames et messieurs, je serai bref.

Air Canada est toujours heureuse d'avoir l'occasion de présenter à cet important comité un compte-rendu de la façon dont elle s'acquie de son mandat. C'est un honneur pour moi de m'adresser à vous aujourd'hui, en son nom, et de vous faire part de l'évolution de la compagnie aérienne qui appartient à tous les Canadiens.

Nous nous proposons d'examiner avec vous nos résultats financiers, notre rôle dans le secteur de l'aviation au Canada, nos projets d'avenir et notre apport aux grands objectifs nationaux. On attend beaucoup d'Air Canada, dont le rôle est un amalgame sans égal d'aspiration commerciale et de visée nationale.

Nous acceptons de bon gré de devoir sans cesse nous conformer aux volontés du peuple canadien et nous espérons que le comité pense avec nous que nous faisons l'impossible pour satisfaire ses attentes multiples.



## [Texte]

The past year was significant for Air Canada as we continued to adjust to changing public expectations regarding the social responsibilities of corporations, a changing airline environment and a changing role for our employees. Our management group has examined the various issues facing the airline and we have developed programs to ensure our continued prosperity.

While the airline has always displayed a strong understanding of national as well as commercial obligations, we have been particularly responsive over the past few years to meeting the social expectations held for us. Our work in the field of equal employment opportunity, participating with the disabled to develop such items as improved wheelchairs or telephone listening devices, of striving for the consistent use of both national languages throughout our system, and of ensuring the rights of minority groups, whether customers or employees, is a matter of public record.

The Canadian society is changing and we are aware of its evolving expectations. The belief in meeting the national goals of equality and fairness is fundamental to Air Canada. We will continue to strive to meet these expectations.

The airline industry is now more fully subjected to the forces of competition, and while its viability is improving, it is still passing through a period of intense adjustment. Carriers have had to rationalize operations and more tightly control costs, while employees have had to modify their expectations, and in the process airlines have become stronger and more competitive.

Air Canada's modest \$27 million profit last year is a reflection of management's and indeed all employees' commitment to adjust successfully. We are confident about the future; we are adapting to the many changes resulting from an evolving economy, technology, consumerism, social expectations and deregulation.

To adapt we have instituted a three-point program. First, we are committed to being price and product competitive. We are determined to do the best job an airline can do, with good schedules, good service, well maintained airplanes and a sensitivity to the needs of our customers. Secondly, we are seeking major expansion of our international network. Thirdly, we are reducing our operating costs to meet the new levels of efficiency and productivity being achieved within the industry.

• 1010

Il s'agit ici, monsieur le président, d'un programme global qui allie la réduction des coûts à la recherche permanente de gains de productivité. Jusqu'ici, comme l'indique notre rapport annuel, les résultats sont encourageants. Le public voyageur en tire des avantages évidents, parce que les tarifs sont plus bas et parce que nous ne dépendons de personne. Le Comité le sait,

## [Traduction]

L'année dernière a été marquante pour Air Canada qui a dû continuer à s'adapter aux nouvelles demandes du public en matière de responsabilités sociales des entreprises, à un environnement en pleine évolution pour les compagnies aériennes et à un rôle différent pour son personnel. La direction d'Air Canada a étudié les différentes questions qui se posent à la compagnie et a mis au point ce qu'elle estime être de solides programmes pour assurer sa prospérité.

Air Canada s'est toujours montrée très réceptive à ses obligations nationales et commerciales mais, ces dernières années, elle s'est tout particulièrement employée à assumer les responsabilités sociales qu'on lui confère. Nos efforts en matière d'égalité dans l'emploi, notre participation, avec les handicapés, à la conception de fauteuils roulants améliorés et de nouveaux appareils auditifs pour le téléphone, nos efforts pour l'application cohérente du bilinguisme dans tout le réseau et pour le respect des lois des minorités, clients ou employés, sont bien connus de tous.

La société canadienne change, et ses nouvelles attentes nous sont connues. Notre conviction face aux objectifs nationaux d'égalité et d'équité est inébranlable. Nous continuons de lutter pour ces valeurs.

Le secteur du transport aérien est aujourd'hui plus intensément soumis aux forces du marché, et même si sa viabilité s'améliore, l'aviation commerciale traverse toujours une période de grands rajustements. Les transporteurs ont dû rationaliser leur exploitation et mieux maîtriser leurs coûts, tandis que les employés ont dû modifier leurs attentes. En cours de processus, les compagnies aériennes sont devenues plus vigoureuses et plus compétitives.

Le modeste bénéfice de 27 millions de dollars affiché l'an passé témoigne de la volonté des dirigeants et, de fait, de tous les employés, de s'adapter avec succès. Nous avons confiance dans l'avenir et nous nous adaptons face aux nombreux changements économiques, technologiques, issus du consumérisme, et d'exigences sociales en pleine transformation, ainsi que de la déréglementation.

Afin de nous adapter, nous avons donc instauré un programme en trois points. Premièrement, nous nous assurons d'être pleinement concurrentiels quant à nos prix et nos produits. Nous sommes déterminés à faire de notre mieux, en offrant de bons horaires, un bon service, des appareils sûrs et en prêtant une oreille attentive aux besoins de notre clientèle. Deuxièmement, nous nous tournons résolument vers l'expansion de notre réseau international. Troisièmement, nous réduisons nos frais d'exploitation pour nous aligner sur les récents niveaux d'efficacité et de productivité atteint par les districts.

It is an all encompassing program that combines cost reduction for the continued search for improved productivity. Today, as indicated by our annual report, the results have been encouraging. Consequently, the benefits to the public are obvious, because of lower fares, because we are paying our own way. And, as the committee is aware, Air Canada continues to

## [Text]

Air Canada continue d'être financièrement autonome et elle n'alourdit en rien le fardeau du contribuable canadien.

Nous parvenons très bien à satisfaire aux impératifs commerciaux des milieux déréglementés. Cependant, il y a des réalités auxquelles nous ne pouvons échapper si nous voulons conserver notre santé financière. C'est le consumérisme qui a apporté la déréglementation au nom de la libre concurrence, et déréglementation signifie choix et compétitivité. Les compagnies aériennes ont dû en conséquence s'ajuster.

In some instances the consumer's understanding of competitive pricing differs from realities of our environment. Extensive competition may result in lower fares in one part of the country, but in another area of this country these same low fares may not exist at the same time and to the same extent. This may lead to some perception of unfairness, but this is unavoidable in a free market situation.

Another impact of deregulation has been the adjustments required by the industry's employee groups, including those with Air Canada. Within the workplace, traditional processes are being challenged as airlines seek to strengthen their market position. Air Canada is looking at different ways of working with its employees as the corporation responds to the lower-cost environment. We are seeking, with our employees, ways of increasing productivity while maintaining traditional high operational maintenance and customer service standards. We have embarked on a program calling for a new partnership to achieve a more total employee involvement with the corporation.

Comme je l'ai dit plus tôt, monsieur le président, une bonne partie de nos projets d'avenir sont consacrés à l'expansion internationale. Si elles veulent survivre et prospérer, les entreprises doivent croître. Air Canada constate qu'elle occupe toujours une place importante sur le marché intérieur, et elle est convaincue d'avoir gagné cette part du marché canadien du voyage grâce à l'excellence de son service et à la fidélité de sa clientèle.

Nous constatons aussi le désir de croissance de nos concurrents et l'encombrement grandissant du marché canadien. Ainsi, tout en n'étant pas disposés à céder notre part du marché intérieur, nous pensons pouvoir prendre une expansion plus grande sur le marché international que sur les liaisons intérieures. Nous avons lancé de nouvelles lignes internationales, amélioré notre service et cherché les occasions de croissance. Les résultats continuent de justifier nos efforts.

Nous avons récemment accru notre réseau européen. Nos vols sur Bombay et Singapour continuent de remporter un vif succès, nous desservons des points clés aux États-Unis et aux Antilles, et notre activité fret international fonctionne harmonieusement et efficacement. L'expansion internationale d'Air Canada est importante pour le pays, parce qu'elle contribue au commerce extérieur et parce qu'elle présente au monde le savoir-faire canadien.

Let me just emphasize one point. We do not intend to sacrifice the level of domestic service we have worked so hard to achieve. We certainly do not intend to seek international

## [Translation]

be a self-sufficient corporation placing no financial burden on Canadians.

We are successfully meeting the expectation of being a commercially oriented company with a deregulated environment. However, there are certain realities that must be faced as we seek to maintain our financial well-being. It was consumers that brought us deregulation in the name of a free market. Deregulation means choice and competitiveness, and the airlines have had to adjust to the implications.

Parfois, ce que le consommateur entend par tarification concurrentielle diffère de la réalité de notre nouvel environnement. Une compétition intensive peut donner lieu à des tarifs inférieurs dans une région du pays, mais dans une autre, les tarifs pourront très bien ne pas être aussi bas au même moment. On pourra croire à une certaine injustice, mais c'est pourtant ainsi que fonctionne un marché libre.

Une autre conséquence de la déréglementation a été le rajustement auquel ont dû se prêter les employés de l'industrie, y compris ceux d'Air Canada. Les compagnies aériennes qui veulent s'affirmer sur le marché remettent en question bien des processus traditionnels. Comme la compagnie doit s'aligner sur les coûts moindres qui s'installent dans l'industrie, nous cherchons des façons différentes de travailler avec notre personnel. Air Canada tente, avec ses employés, d'augmenter la productivité, tout en maintenant les hautes normes traditionnelles d'exploitation, de maintenance et de service à la clientèle. Elle s'est engagée dans un programme qui fait appel à un nouveau type de collaboration et permet à tous de participer plus totalement aux activités de la société.

As I said earlier that a major part of our program in the future is international extension. Companies must grow in order to survive and prosper. Air Canada recognizes that its position in the domestic market is substantial. We believe that we have earned our share of Canadian travel because of our service excellence and because of the loyalty of our customers.

At the same time, we recognize the desire for our competitors to grow. Thus, while not prepared to yield market share in Canada, we believe that, given the crowded Canadian market, we can achieve greater growth in international markets. We have been developing new international roads, improving service, and seeking growth opportunities. And the results continue to justify our efforts.

We have recently increased our presence in Europe, our service to Bombay and Singapour is meeting with continued success, we serve key points in the United States and Caribbean and our international cargo service functions smoothly and efficiently. Air Canada international extension program is important for this country, because of the foreign exchange revenues we generate and because we provide an example of Canada's expertise to the rest of the world.

Mais permettez-moi d'insister sur un point. Nous n'avons aucune intention de renoncer à notre part du marché intérieur pour laquelle nous avons tant travaillé. Nous n'avons certaine-

## [Texte]

expansion at the expense of our commitments to meeting the needs of the domestic market. We are continually reviewing our domestic obligations in a constant search for the balance that serves both the airline and the national interest. We know that while our presence is substantial, we are no longer the overwhelmingly dominant Canadian carriers we may have been. Air Canada is a good corporation; we are a good airline for this country. We are not perfect, but we are committed to being the best we can be. We know the public expects us to be a good employer, a good corporate citizen, as well as profitable. That is the challenge. We are happy to be able to meet many of these expectations, and we intend to go on striving to meet them all to the fullest possible extent. I believe our Chairman, Mr. Taylor, now would like to say a few words. Thank you.

• 1015

**The Chairman:** Thank you, Mr. Jeannot.

Mr. Taylor, I am glad Mr. Jeannot in a sense passed the torch to you. I want to thank him for his first report. I am glad it was typewritten and double-spaced so we can get down to questioning. But we are obviously developing many new things around here. You gave your report, which was interesting, but a lot of it is in the annual report. This is going to force members to read the annual report, which we do receive before the committee hearings, and of course I know that your report came in last night and we were not able to circulate it. This is why I thought it would be interesting if you read it. But really, in annual reports heretofore, as far as this chairman of this committee is concerned, for however long that lasts, unless an annual report really is zoning in on some area of concern, I just question them. Perhaps the steering committee will discuss this. Unless it is an area of real concern or an extension of something in the annual report, frankly, as a Member of Parliament sitting where I used to sit and regardless of sitting here, I question the generality of a lot of opening statements.

But anyway, in terms of Mr. Taylor, I gather your appearance here today... well, I do not know if you deserve a blue ribbon, red ribbon or a yellow daffodil—to make sure of the impartiality. In appearing before this committee, Mr. Forrestall reminds me—any senior officer of any Crown corporation—how this is interpreted, of course, could be in many ways. You have certainly been before the Standing Committee on Transport more than any other senior officer of a Crown corporation in the committee's history, or in the history of any other committee, I think. Is that not right, Mr. Forrestall?

**Mr. Forrestall:** That could well be.

**The Chairman:** So it is good to see you again. I am glad you are moving around and look well, and I know you want to get back to Montreal for some physiotherapy tonight. So let us not fool around, and you give your statement.

## [Traduction]

ment pas l'intention d'accroître notre réseau international au détriment de nos engagements à l'égard du marché intérieur. Nous revoyons sans cesse nos obligations sur ce marché, à la recherche d'un équilibre qui soit bénéfique à la fois à la compagnie et à tous les Canadiens. Notre présence est toujours très importante au pays, même si nous savons bien que nous avons cessé d'être le transporteur qui domine totalement tous les autres. Air Canada est une bonne entreprise, une bonne compagnie aérienne pour notre pays. Nous ne sommes pas parfaits, mais nous sommes résolus à être aussi bons que possible. Nous savons que le public s'attend à ce que nous soyons un bon employeur, une honorable personne morale, et que nous soyons rentables. Et c'est là qu'est le défi. Nous sommes heureux de parvenir à répondre à beaucoup de ces attentes, et nous sommes bien déterminés à faire en sorte de répondre à toutes, aussi entièrement que possible. Je crois que notre président du conseil d'administration, M. Taylor, aimerait bien ajouter quelques mots. Je vous remercie.

**Le président:** Merci monsieur Jeannot.

Monsieur Taylor, jusqu'à un certain point, je suis heureux que M. Jeannot vous ait passé le flambeau. Je le remercie de son premier rapport. Je suis heureux qu'il ait été dactylographié, à double espace, ce qui facilitera nos questions. Il est évident que nous avons de nouvelles méthodes. Vous avez remis votre rapport, il était intéressant, mais ce que vous avez dit se retrouve en grande partie dans le rapport annuel. Les membres du Comité seront donc obligés de lire le rapport annuel que nous avons reçu avant la séance, mais votre exposé nous est évidemment parvenu hier soir seulement et nous n'avons pas pu le distribuer. C'est la raison pour laquelle j'ai jugé intéressant que vous le lisiez. En réalité, pour autant que je sois concerné, et aussi longtemps que je serai ici, à moins que le rapport annuel contienne une question particulièrement importante, il pourrait faire l'objet de questions simplement. Le Comité directeur en discute probablement. A moins évidemment que le rapport annuel contienne une question d'intérêt particulier ou une addition importante, en tant que député qui a déjà siégé à ce Comité-ci, je ne vois pas la nécessité d'un grand nombre de ces déclarations préliminaires.

De toute façon, monsieur Taylor, vous comparez aujourd'hui—je ne sais pas si vous méritez le ruban bleu, le ruban rouge ou une jonquille—pour nous assurer de votre impartialité. M. Forrestall me rappelle—de même qu'à tous les hauts fonctionnaires d'une société de la Couronne—que ce peut être interprété de bien des façons. Vous êtes déjà venu au Comité permanent des Transports, et vous y êtes venu plus souvent que n'importe quel autre fonctionnaire d'une société de la Couronne. N'est-ce pas monsieur Forrestall?

**M. Forrestall:** C'est très possible.

**Le président:** Nous sommes heureux de vous revoir. Vous pouvez circuler, vous avez l'air bien, et j'en suis heureux, je sais que vous voulez retourner à Montréal pour une séance de physiothérapie ce soir. Par conséquent, sans plus tarder, nous attendons votre déclaration.



[Text]

**Mr. Claude I. Taylor (Chairman of the Board, Air Canada):** Mr. Chairman, I guess I am the old man of the group. And after so many years of seeing you in a different capacity, it is good to see you as committee chairman, and I suspect the questioning is going to be much easier on us with you in that capacity. So we welcome you.

**The Chairman:** I am sorry I am behind the chair today.

**Mr. C. Taylor:** Anyway, I will be very brief. There is only one highlight I would like to perhaps emphasize, and some of the members of this committee whom I see around the table will remember when Air Canada was a virtual monopoly in Canada, providing essential services to Canadian communities and establishing our first international links. We are coming up to our 50th anniversary next year so we kind of have 50 years of history behind us. We are now one of the largest airlines in the world, recognized, I think, as about the 12th airline in the world.

During this period we have set Canadian aviation standards for others to follow. We have also brought a lot of aviation technology to Canada that has provided perhaps over 20,000 jobs for Canadians in their own country.

But now we are facing a very different environment, and this is not unique to us alone. It is being felt virtually by every member of the aviation community, especially in North America, and the impact on Air Canada is perhaps more pronounced because of our significant position in Canada and perhaps the uniqueness of our relationship with our single shareholder.

Now, it was in 1977 when some of the people around this table sat here with us for many long hours as we created the new Air Canada Act, which was proclaimed in 1978. It was the current Minister of Transport who was one of the architects of article 7 of that act, which directed that Air Canada should be managed on sound business principles and in contemplation of profit. This was a very significant change in our mandate, and one that was welcomed. It was also the then Minister of Transport who supported the recapitalization of the company and the move from a balance sheet that was 95% debt and 5% equity to one that resembled 58% debt and 42% equity. This was another very significant move for the corporation and placed us on a more equal basis with other commercial enterprises.

During the past seven years, we have paid the shareholder \$53 million in dividends. We have done this while our share of the domestic market has been declining, as other Canadian airlines have been permitted to expand.

The major question then before us, as we approach our 50th anniversary, is, What is the future of Air Canada? We recognize that much is expected of us and that we must continue to meet the needs of our customers. We recognize that we must continue to rely on the support of our employees if we are to keep our leadership position in this competitive

[Translation]

**M. Claude I. Taylor (président du conseil d'administration, Air Canada):** Monsieur le président, j'imagine que je suis le doyen du groupe. Après vous avoir vu pendant tant d'années jouer différents rôles, il fait bon vous rencontrer comme président du Comité, et j'imagine que ce sera plus facile pour nous d'être interrogés si vous occupez ce fauteuil. Nous vous souhaitons donc la bienvenue.

**Le président:** Je regrette d'occuper ce fauteuil aujourd'hui.

**M. C. Taylor:** De toute façon, je serai très bref. Je voudrais mettre l'accent sur l'évolution du rôle d'Air Canada. Certains d'entre vous se rappelleront l'époque où Air Canada détenait pratiquement le monopole, fournissant aux Canadiens des services aériens essentiels et établissant les premières liaisons internationales. Nous fêterons bientôt nos 50 ans d'existence, nous avons donc 50 ans d'histoire derrière nous. Nous sommes une des plus grosses ligne aérienne du monde, Air Canada s'est hissé au douzième rang.

Non seulement Air Canada a-t-elle fixé les normes que suit maintenant l'aviation commerciale canadienne, mais elle a aussi implanté la technologie aéronautique qui a valu 20,000 emplois aux Canadiens dans leur propre pays.

Cependant, nous faisons face aujourd'hui à un environnement bien différent. Et nous ne sommes pas les seuls. Presque tous les transporteurs aériens, et plus particulièrement ceux d'Amérique du Nord, se ressentent du changement. Pour Air Canada, les répercussions sont plus fortes en raison de sa position importante au Canada et des particularités de ses relations avec son actionnaire unique.

C'est en 1977 que certains d'entre nous présents ici aujourd'hui passions de longues heures avec ce Comité pour créer la nouvelle loi d'Air Canada, proclamée en 1978. C'est l'actuel ministre des Transports qui fut l'architecte de l'article 7 stipulant qu'Air Canada devrait être administrée selon de sains principes commerciaux et en fonction de la réalisation d'un bénéfice. C'était là un changement significatif de mandat, et un changement que nous avions salué volontiers. C'est également le ministre des Transports d'alors qui appuyait la refonte du capital de la société de manière que le rapport entre la dette et l'avoir de l'actionnaire, qui était de 95 à 5, se rapproche le plus possible de 58 à 42. C'était là aussi une modification importante qui nous rapprochait davantage d'une véritable entreprise commerciale.

Au cours des sept dernières années, nous avons versé à notre actionnaire 53 millions de dollars en dividendes. Nous l'avons fait alors que notre part du marché intérieur déclinait, d'autres transporteurs canadiens ayant été autorisés à prendre de l'expansion.

La grande question qui se pose à nous à la veille de notre cinquantième anniversaire est celle-ci: qu'en est-il de l'avenir d'Air Canada? Nous savons qu'on attend beaucoup de nous, que nous devons continuer à répondre aux besoins de notre clientèle. Nous devons continuer à compter sur notre personnel pour rester à la tête de cette industrie devenue fortement

**[Texte]**

industry. And we must continue to maintain the drive for profitability if we are to satisfy the shareholder's expectations that were set out in 1978.

The balance sheet which has moved from 95% debt to 58% debt and 42% equity has now reached 73% debt and 27% equity. During this period we have completed phase 1 of our Fleet Modernization Program with the retirement of many old airplanes and the addition of the 1011-500s and the Boeing 767. We must now plan for the future and the modernization of the 9s and the 27s before the end of this decade.

What is important to the future of Air Canada is the need for a strong balance sheet not constrained by excessive debt.

An additional equity injection will be essential if we are to remain profitable while at the same time aggressively pursuing market growth domestically and internationally. The question of Air Canada's continuing role and the shareholder's continuing expectations are subjects which the board of directors will need to resolve with the shareholder as we face the reality of the changing role of Air Canada in the next few years.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Taylor. Mr. Ouellet. Is it your intention to divide your time, Mr. Ouellet?

**Mr. Ouellet:** Yes.

**The Chairman:** There are many pressing... that is the problem today. We did not know this at the time, but this is always at the end of the year. There is one bill I know and one very important committee in which there are five members of Transport there and, quite frankly, I should be there, and that is Bill C-25, the Agricultural Stabilization bill. So I gather, Mr. Ouellet, you want to divide your time so you can move on and do other things quite soon, around 11 a.m. So let us proceed and then we will get to Mr. Angus. Who knows? We might even set a record. That would get you people off the hook and it would tell other members to get here on time.

**Mr. Baker:** Perhaps, Mr. Chairman, I could start by asking a question related to what is on a lot of people's minds in Canada today; and that is, in view of the Beirut situation, the problems of the detection of arms as it relates to persons boarding aircraft.

As I understand it, and perhaps the witness can elaborate on it, the airline itself is responsible for the operations of the screening devices. I am wondering whether the witnesses could tell us what types of security Air Canada has in place, whether or not they have a special security staff as such, and whether or not machine guns or weapons of similar types could in fact pass the security network Air Canada maintains for its aircraft.

**Mr. Jeannot:** Through the Chair, Mr. Baker, we have a fairly comprehensive security system in Canada, particularly with Air Canada. The screening at airports is of the best

**[Traduction]**

concurrentielle et nous devons continuer à rechercher la rentabilité pour être à la hauteur des attentes de l'actionnaire formulées pour nous en 1978.

À notre bilan, le rapport dette à avoir, devenu 58 à 42, atteint aujourd'hui 73 à 28. Nous avons terminé la phase 1 du programme de modernisation de la flotte en retirant bon nombre de vieux appareils et en mettant en service le L-1011-500 et le Boeing 767. Nous devons maintenant envisager l'avenir de nos DC-9 et de nos Boeing 727 et la modernisation de cette partie de la flotte avant la fin de la présente décennie.

Pour assurer son avenir, Air Canada a foncièrement besoin d'un bilan solide, qui ne soit pas affaibli par une dette excessive.

Un nouvel apport de capitaux sera essentiel au maintien de notre rentabilité et à l'appui de nos efforts de croissance sur les marchés intérieurs et internationaux. Face à l'évolution du rôle d'Air Canada, la mission future de la société et les attentes de l'actionnaire pour les années à venir sont des questions que le conseil d'administration devra résoudre avec l'actionnaire.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Taylor. Monsieur Ouellet. Avez-vous l'intention de partager votre temps, monsieur Ouellet?

**M. Ouellet:** Oui.

**Le président:** Il y a de nombreuses affaires pressantes... c'est la difficulté aujourd'hui. Nous ne le savions pas à l'époque, mais c'est toujours ainsi à la fin de l'année parlementaire. Il y a une réunion de Comité très importante à laquelle assistent cinq membres du Comité des transports et, très franchement, je devrais y être aussi, pour l'étude du projet de loi C-25, Loi modifiant la Loi sur la stabilisation des prix agricoles. J'en conclus, monsieur Ouellet, que vous voulez partager votre temps de façon à pouvoir passer rapidement à autre chose vers les 11 heures. Donc, commençons, et ensuite, nous entendrons M. Angus. Qui sait? Nous allons peut-être battre un record. Vous serez ainsi libéré, et les autres membres sauront qu'il faut être ici à l'heure.

**M. Baker:** Peut-être puis-je commencer, monsieur le président, en posant une question qui intrigue un grand nombre de personnes au Canada aujourd'hui; à la lumière de ce qui se passe à Beyrouth, j'aimerais aborder le problème de la détection des armes que les passagers pourraient apporter à bord d'un avion.

Si je comprends bien, et le témoin voudra peut-être m'en dire plus long là-dessus, c'est la société d'aviation qui a la responsabilité du fonctionnement des appareils de détection. Les témoins pourraient-ils me dire quel mécanisme de sécurité Air Canada a mis en place, s'il y a un personnel spécial affecté à la sécurité comme telle, et s'il est possible que les mitraillettes ou les armes semblables puissent traverser le réseau de sécurité qu'Air Canada a mis en place pour ses avions?

**M. Jeannot:** Avec votre permission, monsieur le président, monsieur Baker, nous avons un système de sécurité assez complet au Canada, surtout chez Air Canada. Nous croyons

*[Text]*

standards, we believe, that exists. It is usually done by subcontracting to some security firms, under guidance and meeting the requirements of the Ministry of Transport. We have internally within Air Canada a small security group which advises us on such matters. The group is composed of people who have had experience with some of the best polices in the world, particularly the RCMP. So we feel confident that the security processes and screens and capabilities that we have are generally adequate. It is extremely difficult. They are supposed to protect against all possible occurrences. Fortunately, in Canada we have been spared much of the difficulties that have appeared in some other parts of the world.

• 1025

I have no knowledge, Mr. Baker, how the weapons were smuggled on board. Our security process detects adequately any metal instruments or devices. In fact, we do sometimes have a fair bit of complaint from people who are carrying with them devices that look like weapons and are not and so have to be searched. A hair dryer is a typical device which sometimes flags attention. Unfortunately, I suppose, there are so many millions of people who go through screening operations that, like in everything else, a moment of inattention could take place. But our devices are capable of detecting any metal, and anything like what was taken on board in Beirut would certainly normally be detected at a Canadian airport.

**Mr. Baker:** Could you very briefly give us examples of the types of weapons, as defined by your special security people, that you mentioned that have been removed from luggage—weapons that our security people would regard as being possible weapons?

**Mr. Jeannot:** The most frequent occurrence, through the Chair, is probably people who are transporting with them hunting weapons of any kind, whether it is someone transporting a hunting gun or even just a hunting knife. We have provision for that, and people can easily ship these things and not bring them on board, although they can certainly carry them with them. But often people going on a hunting trip may forget. They may ship their guns, but they may forget the hunting knife they have in their suitcase. That could trigger the device, certainly.

**Mr. Baker:** The special security advisers you mentioned that you have, you feel quite confident, as far as Air Canada is concerned, and the luggage that is brought on board your aircraft, and your aircraft travels right around this world, that machine-guns, or guns of any type, would be detected, would be removed. As far as your experience is concerned in what has happened in the past with Air Canada, is that correct?

**Mr. Jeannot:** Yes, that is correct.

**Mr. Baker:** The security people you have advising you, what qualifications do these people have? Are these people former RCMP people? What types of background would they have?

*[Translation]*

que la surveillance aux aéroports atteigne les normes les plus strictes qui existent. En général, le service est assuré par des sous-traitants, des entreprises de sécurité, qui doivent respecter les directives et les normes du ministère des Transports. Chez Air Canada, nous avons un petit groupe de sécurité interne qui nous conseille sur ces questions. Le groupe se compose d'employés qui ont travaillé pour certaines des meilleures forces policières au monde, particulièrement pour la GRC. Nous sommes donc persuadés que nos mécanismes, nos appareils et nos capacités de sécurité sont, d'une façon générale, adéquats. C'est très compliqué. Ces dispositions sont censées nous protéger contre toutes les éventualités. Heureusement, au Canada, nous avons échappé à un grand nombre des difficultés que l'on a connues dans d'autres parties du monde.

Je ne sais pas du tout, monsieur Baker, comment on a monté les armes à bord clandestinement. Nos propres mécanismes de sécurité détectent adéquatement tout instrument ou appareil métallique. En fait, il arrive parfois que nous ayons bon nombre de plaintes de la part de personnes qui transportent avec elles des appareils qui ressemblent à des armes, mais ne le sont pas, et que nous devons fouiller. Le séchoir à cheveux est un appareil typique, qui attire souvent l'attention. Malheureusement, je suppose qu'il y a tant de millions de personnes qui passent devant les écrans qu'il pourrait, comme dans toute autre sphère, y avoir un moment d'inattention. Toutefois, nos appareils sont capables de détecter tout métal, et n'importe quel objet ressemblant à ce qui a été monté à bord à Beyrouth aurait certainement été détecté dans un aéroport canadien.

**M. Baker:** Pouvez-vous nous donner très brièvement quelques exemples du genre d'armes, selon la définition de votre personnel spécial de sécurité, que l'on a retirées des bagages, des armes que votre personnel de sécurité verrait comme des armes éventuelles?

**M. Jeannot:** Le plus souvent, il s'agit probablement de gens qui transportent des armes de chasse, que ce soit une carabine, ou même simplement un couteau de chasse. Il y a des procédures prévues, et les voyageurs peuvent facilement expédier ces armes et ne pas monter avec elles à bord, bien qu'ils puissent le faire. Toutefois, très souvent, les chasseurs l'oublient. Ils expédient leurs fusils, mais ils oublient le couteau de chasse qu'ils ont dans leurs valises. Cela pourrait certainement activer le mécanisme.

**M. Baker:** Vu les conseillers spéciaux en sécurité dont vous avez parlé, vous êtes persuadés, du moins du point de vue d'Air Canada, que les bagages qui montent à bord de vos avions—et vous faites le tour du monde—que les mitrailleuses, ou toute arme du genre, auraient été décelées, auraient été enlevées. À la lumière de votre expérience à Air Canada, c'est ce qui s'est produit par le passé, n'est-ce pas?

**M. Jeannot:** Oui, en effet.

**M. Baker:** Quelles sont les compétences de vos conseillers en sécurité? S'agit-il d'anciens agents de la GRC? Quels sont leurs antécédents?



[Texte]

**Mr. Jeannot:** Through the Chair again, we have a small group of security experts who constitute a small security division within Air Canada. The background of these people is mostly retired RCMP. I believe there is one Scotland Yard person, and there may also be one former FBI member, but I am not sure of that; I would have to check.

**Mr. Baker:** That is rather interesting, Mr. Chairman.

My last question, and then we will move on to the Official Opposition critic for transport.

**The Chairman:** For the remaining half of your time.

• 1030

**The Chairman:** It is interesting, Mr. Baker—and I will not take this time away from you—and I was actually most surprised at Mr. Jeannot's answer to you. You have people, but what about airports that do not have screening situations, as what I understand is the situation in Athens? You do not fly into Athens; I guess CP does. But are there other airports that Air Canada flies into where there are not screening devices that will pick up these things?

**Mr. Jeannot:** I do not believe so.

**The Chairman:** I mean, Athens is a zoo. I understand, again from newspaper reports and from other travellers, that the screening there is nothing like it is out here in the Ottawa International Airport or any of our airports. So is it not really dependent upon what the local situation is?

**Mr. Baker:** No, Air Canada does not pay for that... I mean, you pay for the screening that is done, do you not? Is that not correct?

**Mr. Jeannot:** Yes, we do.

**Mr. Baker:** So you set the standards on the screening, really. I mean, you pay for it just like you pay for a ramp that goes to an aircraft.

**Mr. Jeannot:** We pay for the screening, yes.

**Mr. Baker:** So it depends on the airline.

**The Chairman:** So there is not an airport in the world that Air Canada flies to where there are not similar types of screening procedures and x-ray machines that we have here in Canada. Is that what you are saying?

**Mr. Jeannot:** That is correct.

**Mr. Baker:** That is monitored by your special force.

**The Chairman:** That is good, okay.

**Mr. Baker:** Okay, now my final question is this. That is the international scene; I want to get down in my final question, Mr. Chairman, to the Gander scene, Gander International Airport. It is in Newfoundland.

**The Chairman:** That is a provocative statement, so no one comment.

[Traduction]

**M. Jeannot:** Avec votre permission, monsieur le président, nous avons un petit groupe de spécialistes en sécurité qui constituent une petite division de la sécurité à Air Canada. La plupart était par le passé avec la GRC. Je crois qu'il y a une personne qui vient de Scotland Yard, et il y a également un ancien membre du FBI, mais je n'en suis pas certain; il faudrait que je vérifie.

**M. Baker:** C'est assez intéressant, monsieur le président.

Ma dernière question, et ensuite je céderai la parole au critique de l'Opposition officielle en matière de transports.

**Le président:** Pour l'autre moitié de votre temps.

**Le président:** C'est intéressant, monsieur Baker—et je ne vais pas défalquer votre temps—mais j'aimerais souligner que j'ai été des plus surpris par la réponse de M. Jeannot. Vous avez du personnel, mais que se passe-t-il dans les aéroports où il n'y a pas d'appareils de détection, comme c'est le cas, m'a-t-on dit, à Athènes? Vous n'allez pas à Athènes; c'est CP Air, n'est-ce pas? Y a-t-il d'autres aéroports où se rend Air Canada où on ne trouve aucun appareil de détection?

**M. Jeannot:** Je ne le crois pas.

**Le président:** Après tout, Athènes, c'est comme un zoo. D'après ce que j'ai appris des journaux et d'autres voyageurs, la surveillance qu'on exerce à Athènes ne ressemble en rien à ce qu'on trouve à l'aéroport international d'Ottawa ou dans nos autres aéroports. Donc, en réalité, cela dépend de la situation locale?

**M. Baker:** Non, Air Canada paie pour cela, n'est-ce pas? Vous devez payer pour la surveillance qui se fait, n'est-ce pas?

**M. Jeannot:** Oui, en effet.

**M. Baker:** En fait, donc, c'est vous qui déterminez les normes. Après tout, vous devez payer, tout comme vous le faites pour avoir une rampe.

**M. Jeannot:** Nous devons payer pour la surveillance, oui.

**M. Baker:** Donc, cela dépend de la société d'aviation.

**Le président:** Donc, il n'y a aucun aéroport au monde où va Air Canada où il n'y a pas d'installations de surveillance semblables et d'appareils semblables à ceux que nous avons ici au Canada. Est-ce ce que vous voulez dire?

**M. Jeannot:** Oui.

**M. Baker:** C'est votre groupe spécial qui surveille la chose.

**Le président:** C'est très bien, oui.

**M. Baker:** Très bien; ma dernière question est donc la suivante: nous avons parlé de la scène internationale; dans ma dernière question, monsieur le président, j'aimerais parler de Gander, de l'aéroport international de Gander. C'est à Terre-Neuve.

**Le président:** C'est une affirmation provocante, que personne ne dise rien.

[Text]

**Mr. Baker:** Air Canada is thinking about removing its international flights from Gander and putting them, of all places, into St. John's.

**Mr. Forrestall:** That was the mayor of St. John's.

**Mr. Baker:** That was the mayor of St. John's thinking that. But Members of Parliament have objected on the Progressive Conservative side: Mr. Johnson from Bonavista—Trinity—Conception, Mr. Price from the south coast . . .

**The Chairman:** Very good members.

**Mr. Baker:** Very good members. They have objected. We have had numerous town councils objecting; we have MHAs—PC, Liberal, NDP—objecting to it. Now, I want to ask the witnesses whether they are aware of these objections that are being placed. Just to answer one question, have you or have you not applied to the CTC to move your flights from Gander?

**Mr. Jeannot:** Mr. Baker, we are very much aware of the concerns expressed by various groups surrounding the Gander area. On the second part of your question, no, we have not yet applied for transferring our international operation from Gander to St. John's.

**Le président:** Monsieur Ouellet.

**M. Ouellet:** Monsieur le président, je voudrais d'abord remercier M. Jeannot et M. Taylor d'être venus répondre à nos questions.

D'après les coupures de presse que j'ai vues récemment, M. Jeannot n'a pas tellement apprécié les commentaires du commissaire aux langues officielles qui disait que le français à Air Canada était une langue de deuxième classe. Est-ce que M. Jeannot pourrait me dire ce qu'il peut faire ou quels programmes il a présentement en place pour changer ce jugement sévère et corriger cette mauvaise impression qui semble avoir été créée au sujet du traitement du français à Air Canada?

**M. Jeannot:** Monsieur Ouellet, il est bien évident que nous avons encore beaucoup de chemin à faire en ce qui concerne la question des langues à Air Canada. Je m'élevais simplement contre le fait que certaines statistiques des rapports de cette année et de l'année dernière du commissaire aux langues officielles avaient été mal interprétées. On indiquait qu'Air Canada avait régressé pour ce qui est de la question des langues, alors qu'effectivement, nous avons fait un léger progrès.

• 1035

Malheureusement, les gens du Bureau du commissaire en étaient arrivés à cette conclusion en se fondant sur des statistiques différentes. S'ils avaient pris les bonnes statistiques, ils auraient constaté qu'on n'avait pas fait beaucoup de progrès, mais qu'on n'avait quand même pas régressé. Parce qu'ils ont fait cette mauvaise interprétation, les médias se sont saisis de l'affaire et on a déclaré le lendemain qu'Air Canada avait encore une fois régressé. C'est malheureux, parce que je crois que les gens sont parfois beaucoup plus encouragés

[Translation]

**M. Baker:** Air Canada songe à retirer ses vols internationaux de Gander, pour atterrir, quelle horreur, à Saint-Jean.

**M. Forrestall:** Cela vient du maire de Saint-Jean.

**M. Baker:** Cela vient du maire de Saint-Jean. Toutefois, les députés progressistes conservateurs s'y opposent. M. Johnson, de Bonavista—Trinity—Conception, M. Price, de la côte sud . . .

**Le président:** De très excellents députés.

**M. Baker:** De très excellents députés. Ils s'y opposent. De nombreux conseils municipaux s'y opposent; il y a des députés provinciaux—conservateurs, libéraux, néo-démocrates—qui s'y opposent. J'aimerais donc demander aux témoins s'ils sont au courant de ces objections. Répondez d'abord à une question; avez-vous ou non fait une demande à la CCT pour retirer vos vols de Gander?

**M. Jeannot:** Monsieur Baker, nous sommes très au courant des préoccupations que divers groupes ont fait valoir au sujet de la région de Gander. Quant à la deuxième partie de votre question, non, nous n'avons pas encore présenté de demande en vue de transférer nos activités internationales de Gander à Saint-Jean.

**The Chairman:** Mr. Ouellet.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, first of all I would like to thank Mr. Jeannot and Mr. Taylor for having come to answer our questions.

According to recent releases I have seen, Mr. Jeannot is not very happy with the Commissioner of Official Languages' comments to the effect that French, at Air Canada, was a second class language. Could Mr. Jeannot tell me what he can do or what programs he has in place that could change this severe criticism and correct the bad impressions that seems to have been created on the way Air Canada treats French?

**Mr. Jeannot:** Mr. Ouellet, it is obvious that we still have a lot of ground to cover on the matter of languages at Air Canada. I simply object to the fact that some of the statistics in this year and last year's report from the Commissioner of Official Languages have been misinterpreted. It was said that Air Canada had regressed in regard to languages, whereas, in fact, we made some slight progress.

Unfortunately, the people from the Commissioner's Office reach this conclusion on the basis of different statistics. If they had taken the correct statistics, they would have noticed that although we have not made a lot of progress, we still have not regressed. The media sees this incorrect interpretation and stated the next day that Air Canada had once again regressed. This is unfortunate, because I believe that people are sometimes much more encouraged when they are told they have made a certain amount of progress rather than telling them

**[Texte]**

lorsqu'on leur dit qu'on fait un certain progrès plutôt que de leur dire qu'ils ne font toujours pas un bon travail. C'est simplement cet aspect-là.

Il y a un autre aspect qui a été signalé par le commissaire aux langues officielles. Il laisse supposer que nous n'avons pas de collaboration de la part de nos syndicats. C'est injuste envers nos syndicats. Même s'ils ne sont pas prêts à répondre très rapidement à toutes nos demandes, nous sommes arrivés, au moyen de négociations et de discussions avec eux, à faire un certain nombre d'ajustements en ce qui concerne les clauses d'ancienneté, par exemple. Cela nous permet, malgré les clauses d'ancienneté, de nous assurer qu'il y a du personnel bilingue à divers endroits. De ce côté-là aussi, je pense que le rapport du commissaire aux langues officielles était inexact. C'est un peu malheureux parce qu'il aurait été souhaitable d'encourager les gens en signalant les progrès modestes accomplis.

Nos programmes pour faire avancer la cause du français à Air Canada sont fort nombreux. Ils visent évidemment les grands secteurs de notre activité. Ce qui est peut-être le plus urgent, c'est l'accueil aux aéroports. Il y a certains aéroports où l'accueil en français est encore déficient. Il s'agit par exemple d'aéroports dans l'Ouest du pays, comme celui de Winnipeg ou celui de Victoria où le nombre de personnes pouvant s'exprimer en français est encore insuffisant. Nous nous assurerons d'embaucher du personnel bilingue afin de pouvoir remédier à la situation le plus rapidement possible.

Du côté des agents de bord, comme du côté des agents de terre, des agents aux passagers, nous offrons des cours. L'année dernière, nous avons dispensé des cours à 600 et quelques personnes. Nous nous assurons, encore une fois, du côté des agents de bord, d'embaucher le plus possible des gens bilingues. En fait, notre objectif à très long terme est de faire en sorte que tous ceux qui sont en contact avec les passagers, à bord des appareils, soient éventuellement bilingues. La possibilité de réaliser cet objectif à très long terme se précise de jour en jour parce qu'on trouve de plus en plus, d'un bout à l'autre du pays, des gens qui apprennent le français, que ce soit à Vancouver ou à Saint-Jean de Terre-Neuve.

**Mr. Ouellet:** J'aimerais vous rappeler qu'en janvier dernier, il y avait eu une certaine commotion au moment où l'Association des gens de l'air avait dit qu'il y avait une hémorragie technologique et opérationnelle vers Toronto. Des déclarations ont été faites à ce moment-là, et on a répondu qu'en réalité, Air Canada n'était pas en train de faire cette hémorragie technologique. Aujourd'hui, six mois plus tard, j'aimerais savoir quelle est la situation. Je me rappelle qu'à l'époque, Air Canada s'était engagée à révéifier certains programmes. Est-ce que vous avez conclu que les opérations devaient se partager entre Montréal et Toronto ou s'il y aura effectivement des transferts à Toronto?

**Mr. Jeannot:** Monsieur Ouellet, l'inquiétude principale, à ce moment-là, bien qu'elle semblait beaucoup plus vaste, se situait au niveau de la formation des pilotes. Il y avait effectivement au stade embryonnaire, fort embryonnaire, la possibilité de centraliser certains aspects de la formation des pilotes à Toronto. Le programme n'avait pas été approuvé par

**[Traduction]**

that they are still not doing good work. It is that aspect that concerns me.

There was another aspect that was pointed out by the Commissioner of Official Languages. He implied that we do not have the co-operation of our unions. That is unfair to our unions. Even if they are not prepared to answer all of our requests quickly, through negotiations and discussions with them, we have managed to make a certain number of adjustments with respect to seniority clauses, for example. This has enabled us, in spite of the seniority clauses, to ensure that there will be bilingual personnel in various locations. In this matter too, I think the report of the Commissioner of Official Languages was not correct. This was unfortunate because it would have been preferable to encourage people by pointing out the progress that has been accomplished, even if it is modest.

We have many programs to advance French with Air Canada. Obviously, they are aimed at the large sectors of our activities. Probably the most important area is the reception at airports. There are certain airports where the reception in French still is not up to par. For example, the airports in the western part of the country, such as Winnipeg or Victoria, where the number of persons who can express themselves in French is still not adequate. We are planning to hire bilingual personnel in order to remedy the situation as quickly as possible.

We are providing courses for flight personnel, ground personnel and passenger agents. Last year, we gave courses to over 600 people. Once again, it is our intention to hire bilingual flight personnel as much as possible. In fact, our very long-term objective is to ensure that all of those who come in contact with passengers on board aircraft will be bilingual. As each day goes by, it becomes increasingly likely that we will realize this long-term objective, because more and more, throughout the country, people are learning French, whether it is in Vancouver or St. John's, Newfoundland.

**Mr. Ouellet:** I would like to remind you that last January, there was some commotion at the time where the air associations stated that there was a technological and operational drain towards Toronto. Statements were made at the time, and the response was that in reality Air Canada was not carrying out this technological drain. Today, six months later, I would like to know the situation. I remember that at the time, Air Canada promised to check into certain programs. Have you concluded that operations should be shared between Montreal and Toronto, or will there in fact be transfers to Toronto?

**Mr. Jeannot:** Mr. Ouellet, the main concern at the time, although it seemed much greater, had to do with pilot training. At the very initial stages, there was a possibility of centralizing certain aspects of pilot training in Toronto. The program was not approved by the senior management of the company. This possibility arose within the framework of a certain number of



*[Text]*

la haute direction de la compagnie. C'était dans le cadre d'un certain nombre d'économies, que nous avions demandé à chaque direction générale, d'opérer, pour nous rendre plus compétitifs. Mais nous avons trouvé d'autres alternatives permettant à deux centres de formation pour pilotes d'exister, fort adéquatement; un à Toronto et un à Montréal sur une base aussi économique que si on les avait centralisés à Toronto. Je pense que cette question extrêmement sensible, a été vidée, a été réglée.

• 1040

Il y avait aussi la question des simulateurs. Il y en a un certain nombre à Toronto et un certain nombre de à Montréal. L'inquiétude était, pour les pilotes francophones, que les derniers simulateurs, en particulier ceux du 767, avaient été installés à Toronto et que Montréal n'avait que des DC-8 et des DC-9 qui semblaient les plus vieux. On craignait, qu'au moment où ces appareils seraient mis au rancart, qu'il n'y aurait plus de simulateurs à Montréal. Mais, je crois que nous avons rassuré nos pilotes de Montréal. Nous avions déjà pris l'engagement, il y a quelque temps—mais peut-être que cela avait été oublié—que dans le cas de besoin d'un deuxième simulateur de 767, il serait installé à Montréal. Et je pense que la réaffirmation...

**M. Ouellet:** Mais les employés savent que ce sera fait.

**M. Jeannot:** Oui.

**M. Ouellet:** Est-ce que le ministre Mazankowski ou le ministre Bouchard, au moment de cette discussion, en janvier, vous a fait parvenir, à Air Canada, des directives écrites?

**M. Jeannot:** Non, pas du tout.

**M. Ouellet:** Merci. Je ne veux pas abuser du temps alloué. Je m'excuse, mais malheureusement je dois me rendre à un autre comité. Je vous remercie.

**Le président:** Nous en sommes tous attristés.

If I can usurp again before Mr. Angus, just as a supplementary to one of Mr. Ouellet's questions and, Mr. Jeannot, as your answer, you mentioned the flight personnel being bilingual; do you have facts and figures today on what kind of change that is going to be? I mean what is the move to—what is the time period? Is 20%, 50%, now bilingual in terms of flight personnel? I just want to get a little more clarification on the extent of this move to implement the policy you mentioned you are moving to, and what the time limit is. I have another question after that.

**M. Jeannot:** For in-flight service personnel, the percentage of bilingual employees is around 55% to 60% at this point in time. It has been relatively stagnant over the last couple of years, primarily because Air Canada has in fact decreased in its total number of employees in the last three or four years, which has somewhat slowed down the ability to increase our bilingual capabilities.

We have no specific timeframe for improving that ratio significantly, simply because the hiring is very slow at this point in time. In fact, the market has not been growing tremendously and other airlines have been growing on our own

*[Translation]*

cutbacks that we asked each branch to make in order that we could become more competitive. But we found other alternatives that enabled us to keep two pilot training centres, one in Toronto and one in Montreal, on a basis that was just as economical as if we had centralized them in Toronto. I think that this question was an extremely sensitive one, which has now been settled.

There was also the question of simulators. There are a certain number in Toronto and a certain number in Montreal. The Francophone pilots were concerned that the latest simulators, in particular the 767s, had been installed in Toronto and that Montreal only had DC-8s and DC-9s which seem to be the oldest ones. They were afraid that when these were done away with, there would no longer be any simulators in Montreal. But, I believe that we have reassured our Montreal pilots. We have already made a commitment, sometime ago—but perhaps this has been forgotten—that if a second 767 simulator was needed, it would be installed in Montreal. And I think that the restatement...

**Mr. Ouellet:** But the employees know that it will be done.

**Mr. Jeannot:** Yes.

**Mr. Ouellet:** At the time of this discussion in January, did either Minister Mazankowski or Minister Bouchard send Air Canada written directives?

**Mr. Jeannot:** No, none.

**Mr. Ouellet:** Thank you. I do not want to take up more than my allotted time. Excuse me, but unfortunately I must go to another committee. Thank you.

**The Chairman:** We are all very sad.

Avant de passer la parole à M. Angus, j'ai une question supplémentaire à celle de M. Ouellet. Monsieur Jeannot, dans votre réponse, vous avez dit que les agents de bord seront bilingues; avez-vous des chiffres à l'appui de ces changements? Quel sera le délai? Quel pourcentage de vos agents de bord sont maintenant bilingues, 20 p. 100 50 p. 100? J'aimerais des précisions sur votre politique et sur le délai. J'ai une autre question à poser ensuite.

**M. Jeannot:** Actuellement, les agents de bord sont de 55 à 60 p. 100 bilingues. Le nombre n'a pas vraiment changé depuis 2 ou 3 ans, surtout car Air Canada a diminué le nombre total des employés depuis 3 ou 4 ans, ce qui nous a empêché d'embaucher du personnel bilingue.

Nous n'avons pas de délais précis, car nous embauchons très peu de personnel en ce moment. En fait, le marché n'a pas vraiment augmenté, tandis que d'autres compagnies travaillent sur nos routes. Quand il s'agit des mêmes qualifications, c'est

*[Texte]*

routes. But we do have a policy for equal qualifications to hire bilingual employees, particularly on all public contact jobs. The in-flight position is perhaps the most evident because the travelling public is in contact with our in-flight personnel for the longest period of time.

**The Chairman:** I can appreciate that, but the time period venue is moved from a 55% to 60% of whatever the work force is in-flight. What is the time period implemented, or do you have a time period? I mean a program.

**Mr. Jeannot:** We have a program, but we do not have a time period per se, because we have to be driven by employment opportunities, on one hand.

• 1045

We have an active program to entice people to learn a second language, and this is still going on fairly actively. Unfortunately, I think what happens is that people learn a second language but do not get to practice it very often, because the number of clients in some parts of our network who speak French would be very small. So the opportunity for practice is there, and after a couple of years, what we find is that we have to provide these same people with a refresher course again to rebuild that capability.

**The Chairman:** As you improve and hire only bilingual people, then I guess you would be phasing out your capacity to retrain people with bilingual capacity. Is that your intent?

**Mr. Jeannot:** But that is a very long-term objective, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I am usurping Mr. Angus and I will give him lots of time. I have not asked very many questions, but with Air Canada I just cannot refrain from asking them. I could ask many more questions, but I will not.

I ask this question, and I ask it for a very real reason. As I understand your evidence on this hiring policy, regardless of what one may think of it—and obviously it is a reflection of the Official Languages Act—in effect, as far as the Crown corporation is concerned you want to achieve the state of individual bilingualism, not necessarily institutional bilingualism; in other words, having the individuals who work for you bilingual rather than having a bilingual capacity in the corporation.

**Mr. Jeannot:** At least in the public contact arena, for the people who work on board and work at airports, who are in public contact. We will give some preference to bilingual candidates in other jobs, but there are many functions where the need to be bilingual is not as present as in the contact position.

**The Chairman:** Okay, Mr. Angus, thank you.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. That was a very succinct intervention there.

*[Traduction]*

notre politique d'embaucher des employés bilingues, surtout pour les services au public. L'exemple le plus évident est fourni par les agents de bord, car ils sont en contact avec les passagers la plus grande partie du temps.

**Le président:** Oui, mais vous avez dit que vos employés bilingues sont de 55 à 60 p. 100, alors le délai est fonction de ce chiffre. Avez-vous un délai prévu? Je parle de votre programme.

**M. Jeannot:** Nous avons un programme, mais nous n'avons pas de délai fixé, car nous sommes subordonnés aux possibilités d'emploi.

Nous avons un programme attrayant pour que les gens apprennent une seconde langue, et nous poursuivons toujours activement ce programme. Malheureusement, il se trouve que les gens apprennent une deuxième langue, mais n'ont pas l'occasion de la parler souvent, car il y a très peu de clients dans certaines parties de notre réseau qui parlent français. Par conséquent, après quelques années, nous devons offrir aux employés un cours de recyclage afin qu'ils redeviennent compétents.

**Le président:** Étant donné que vous cherchez à perfectionner et à n'embaucher que des personnes bilingues, je suppose que vous allez laisser tomber progressivement vos services de recyclage pour les gens qui sont bilingues. Est-ce là votre intention?

**M. Jeannot:** C'est un objectif à très long terme, monsieur le président.

**Le président:** Je prends le temps de parole de M. Angus, mais je vais lui laisser beaucoup de temps. Je n'ai pas posé beaucoup de questions, mais lorsque les représentants d'Air Canada sont ici, je ne peux m'empêcher de le faire. Je pourrais poser de nombreuses questions, mais je vais m'abstenir.

J'ai posé cette question, et je l'ai fait pour une très bonne raison. Si j'ai bien compris votre témoignage au sujet de la politique d'embauche, en dépit de ce que l'on peut penser—et évidemment c'est une conséquence de la Loi sur les langues officielles en autant que la Société d'état est concernée, vous voulez en arriver à un bilinguisme individuel, pas nécessairement à un bilinguisme institutionnel, autrement dit ceux qui travailleront pour vous seront bilingues mais il n'existera pas au sein de la société une capacité bilingue.

**M. Jeannot:** C'est le cas du moins lorsque les employés communiquent avec le public, ceux par exemple qui se trouvent à bord des avions ou qui travaillent dans des aéroports, qui ont affaire avec le public. Nous accorderons une certaine préférence aux candidats bilingues dans d'autres endroits, mais il y a beaucoup de fonctions dans la société qui n'exigent pas le bilinguisme pas autant que cela est le cas lorsqu'on a affaire au public.

**Le président:** Très bien. Je vous remercie monsieur Angus.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. C'est une intervention très concise.

[Text]

Mr. Chairman, through you to Mr. Jeannot, I want to deal initially with the impact of at least the loosening of regulations—I will not necessarily say it is total deregulation, but loosening of regulations—as it effects air carriers in this country. It would help me if you could provide the committee—and I realize it may not be readily available, but perhaps you could at least table it with us at some point—with your costs per passenger mile, to give us an idea of the lowest cost in the system per passenger mile, the highest cost per passenger mile and the average. Also, perhaps you could do the same for revenue and for profit and loss, just so we could get a picture of the system on a passenger mile basis. But as part of that, I am wondering if you could tell us, in terms of your domestic routes, what percentage of those routes, in effect, is subsidized by the more lucrative routes.

**The Chairman:** On the first part of the question, Mr. Angus, do you want that specific? They do not have it right at the table, but perhaps they could send it to you. Your second question is a more general question.

**Mr. Angus:** Yes, I recognize that, Mr. Chairman. If they have it here, great; if not, I would be happy to receive it in the mail.

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. Jeannot:** Through the Chair, to attempt to be as precise as possible in answering your question, costs vary by two broad categories. There are starting up costs in the airline business which tend to be constant regardless of distance travelled. The costs of handling a passenger—ticketing a passenger, the baggage, the reservations, the terminals, the costs associated with taking off and landing—are there regardless of distance. Then you have a cost that varies with the mileage, basically a mileage cost.

**Mr. Angus:** I think it is the latter I am looking for.

**Mr. Jeannot:** The combination of that is, of course, the shorter the distances, the more expensive it is to operate; the longer the distance, the less expensive it is to operate.

• 1050

That finally translated itself into a cost per seat-mile that will tend to show that on very short distances it can cost as much as 50¢ a mile for a passenger, and at the other end it might be as low as 7¢ or 8¢ a passenger-mile. That is the kind of spread that exists. There are perhaps more precise numbers that could be provided by groups of distances, if that was of interest, and we might be able to provide that.

**Mr. Angus:** Right.

I think that would be most valuable. I recognize the difference, and perhaps if you have some comparison of short distances, medium distances, long distances as a comparative basis...

**Mr. Jeannot:** In terms of yields, again the pricing tends to reflect the cost to some extent—not perfectly, but to some

[Translation]

Monsieur le président, monsieur Jeannot, je voudrais vous parler tout d'abord au moins de l'impact, de l'assouplissement des règlements—je ne dirais pas nécessairement qu'il s'agit d'une déréglementation totale, mais d'un assouplissement des règlements—en ce qu'elle touche aux transporteurs au pays. Je vous serais très reconnaissant si vous pouviez fournir au Comité—je sais que vous ne l'avez peut-être pas avec vous, mais vous pourriez peut-être au moins les déposer à un certain moment—les coûts par passager-mille. Nous aurions ainsi une idée du coût moins élevé dans le système par mille, et aussi le coût le plus élevé par passager-mille, de même que la moyenne. Vous pourriez peut-être également faire la même chose pour les recettes, les profits et les pertes, afin que nous ayons un tableau complet du système sur une base de passager-mille. J'aimerais en même temps que vous nous disiez quel pourcentage au... bureau... routes intérieures est subventionné par des routes plus lucratives?

**Le président:** Pour répondre à la première partie de votre question, monsieur Angus, voulez-vous tous les détails? Nous ne les avons pas ici, nous pourrions peut-être vous les faire parvenir. Votre deuxième question est plus générale.

**M. Angus:** Oui, j'en suis conscient, monsieur le président. Si on a ici ces renseignements, très bien, sinon, j'aimerais bien les recevoir par le retour du courrier.

**Le président:** Merci.

**M. Jeannot:** Monsieur le président, j'essaierai être aussi précis que possible en répondant à cette question, les coûts varient selon deux grandes catégories. Il y a les coûts spéciaux pour la ligne aérienne, ce sont des coûts assez constants quelle que soit la distance parcourue. Les coûts de manutention des passagers—l'émission de billets, les baggages, les réservations, l'aéroport, les coûts associés au décollage et à l'atterrissage—tous ces coûts existent quelle que soit la distance. Il y a ensuite les coûts qui varient selon la distance parcourue, il s'agit du coût au mille.

**M. Angus:** C'est ce dernier coût qui m'intéresse.

**M. Jeannot:** Evidemment, plus la distance est courte, plus le fonctionnement est coûteux, et plus longue est la distance, moins il est coûteux.

Cela se traduit finalement par un coût par siège et par mille qui prouve bien que pour de courtes distances, il en coûte 50¢. du mille par passager, et pour de longues distances seulement 7 ou 8¢. du mille par passager. Voilà le genre d'écart que nous avons. Nous pourrions peut-être vous fournir des chiffres plus précis par groupes de parcours, si ça vous intéresse, nous pouvons le faire.

**M. Angus:** Je veux bien.

Ce serait très utile, à mon avis, je sais qu'il y a un écart, et si vous avez des chiffres comparatifs pour des parcours courts, moyens et longs...

**M. Jeannot:** Pour ce qui est des recettes, là encore les tarifs ont tendance à suivre les coûts dans une certaine mesure—



## [Texte]

extent. Our annual report, for instance, will show that the yield per passenger-mile averaged for our entire system in 1984 was actually a little less than in 1983. We had an average yield in 1984 of 14.3¢ per passenger-mile, whereas we achieved 14.4¢ in 1983. So you can see that, in spite of some fare increases that took place, the intensity of the various price wars that went on produced as a net result that the Canadian consumer paid less in 1984 on the average for his or her ticket than was paid in 1983.

**Mr. Angus:** Clearly, though—and you do state it in your opening remarks:

Extensive competition may result in lower fares in one part of the country, but in another area these same low fares may not exist to the same extent.

The inference is that those areas where there is not the same kind of competition that drives the price down in fact have helped to support the overall operation more than those of the competitive routes where perhaps you have gone down to either a break-even or even below a break-even point because of the fairly direct competition from another carrier.

**Mr. Jeannot:** This is a fairly complex matter, but what I was referring to in the differences from one end of the country to the other is that we span the whole nation and we have many competitors engaged in different types of marketing action in different parts of the country. So at one point in time Eastern Provincial Airways, for instance, could decide to have a special sale on a route where they compete with us. We might choose to match or do one better. It is fair game. But at the same time between Regina and Winnipeg, where we would be flying, we may not choose to have the same low fare available at the same time because the market situation may be very different. A person in Winnipeg may have heard about the price between Halifax and Montreal, for instance, and may feel that because it is not being made available simultaneously this is unfair, or there may be a sensation of unfairness. Unfortunately, the market forces may be working differently.

A lot of these low fares are brought about by sometimes temporary surplus conditions, particularly the mechanism of seat sales that we have used quite effectively, which is now so widespread that it operates all year round. Originally it was intended to dispose of some surplus inventory in low periods, like in November or in March when there are lots of seats available and not many people travelling. In that case, as a scheduled carrier we have the responsibility of making that schedule steadily available, consistently available, and so maybe only 40% of the seats are full. The others are there available and we might as well make them available to other people and stimulate some travel. It is not really a form of cross-subsidization. It is really making available surplus goods that would go unused.

**Mr. Angus:** But if we look at specific routes or specific sections of routes . . .

## [Traduction]

même si ce n'est pas parfait. On voit dans le rapport annuel que la recette par passager—mille payant pour tout le réseau en 1984 était quelque peu inférieure à la recette de 1983. Nous avions une recette moyenne en 1984 de 14.3c. par passager-mille, alors que cette recette était de 14.4c. en 1983. En dépit des augmentations de tarifs, on se rend compte que la guerre des prix a fait que le consommateur moyen a payé moins en 1984 pour son billet qu'en 1983.

**M. Angus:** C'est évident, même si dans votre déclaration préliminaire vous dites:

Une compétition intensive peut donner lieu à des tarifs inférieurs dans une région du pays, mais dans une autre, les tarifs pourront très bien ne pas être aussi bas au même moment.

On semble laisser entendre que dans ces régions où il n'existe pas le même genre de compétition donnant lieu à des tarifs inférieurs, elle contribue davantage à l'exploitation globale, plus que ne le font les parcours concurrentiels où on a dû parfois baisser les prix au seul de rentabilité ou même plus bas encore puisqu'un autre transporteur entrain en concurrence directe.

**M. Jeannot:** La question est assez complexe, mais lorsque j'ai souligné les écarts qu'il y avait d'une extrémité du pays à l'autre, je voulais montrer que nous desservons tout le pays et que nous avons de nombreux concurrents qui travaillent sur les mêmes marchés et dans différentes régions du pays. À un certain moment, *Eastern Provincial Airways* par exemple peut décider d'annoncer une vente de sièges spéciale sur un parcours où ils sont nos concurrents. Nous pouvons décider d'offrir le même prix ou même de meilleurs. C'est dans les règles du jeu. En même temps, sur le parcours Regina/Winnipeg, nous pouvons décider d'une part offrir le même bas tarif, en même temps, si le marché est très différent. Une personne de Winnipeg peut avoir entendu dire que le prix entre Halifax et Montréal est bas alors que ce même bas prix n'est pas offert dans sa région, et peut même trouver ça injuste. Malheureusement, les forces du marché s'exercent de façon différente.

Souvent ces bas tarifs sont amenés par des surplus temporaires et nous nous sommes servis de façon efficace du mécanisme des ventes de sièges, dont l'utilisation est maintenant généralisée toute l'année. Il s'agissait au départ de se débarrasser de surplus pendant les périodes creuses, novembre ou mars, alors qu'il y a beaucoup de sièges disponibles et que plus de gens voyagent. Dans ce cas, en tant que transporteur inscrit, nous devons nous assurer que le vol est toujours et constamment disponible, et parfois seulement 40 p. 100 des sièges sont occupés. Les autres sont disponibles et il vaut mieux les offrir à d'autres personnes pour stimuler les voyages. Il ne s'agit pas vraiment d'inter-financement. Il s'agit plutôt de disposer d'excédents qui ne seraient pas utilisés.

**M. Angus:** Cependant, si nous tenons compte des parcours particuliers ou de portions de parcours particuliers . . .

[Text]

• 1055

I will give you an example. I fly regularly from Thunder Bay, stopping down in Sudbury and then on to Ottawa, or reverse. The Sudbury-Thunder Bay leg, as well as, I gather, the Thunder Bay to Winnipeg leg, is well used. But that last section, between Sudbury and Ottawa... I have got on the plane here and there have been half a dozen people. Clearly that section of the route is not paying for itself. It may be it is logical for the plane to continue on through, and I am not objecting to that, because it helps me get here. But there must be a number of legs like that throughout your system that in effect do not pay for themselves and for all intents and purposes are subsidized by other passengers elsewhere in the system.

So coming back to my original question, what percentage of your operation is in that situation?

**Mr. Jeannot:** It is difficult to give you an answer, actually, because we do not look at our operation in that way. We look at our operation as a network. We have to look at the community we serve and some of the route segments that are associated with that community as being part of a total contribution. So it may turn out to be that on a specific sector, if we only zero in on that sector and look at it specifically, it may not look like it is paying its way. But the existence of that sector, enabling other traffic to flow beyond or to get to from beyond, may well still make the total operation break even, or better. So it becomes very complex, because of the interactions of these routes and the multiplicity of flows that are generated through that sector.

**Mr. Angus:** I have no disagreement with what you say, in fact it makes my point, because we have seen in Ontario in the last I guess two months two carriers applying to the regulatory commission for approvals, and receiving them, to compete with Air Canada on those routes. Air Ontario has already announced its routes effective July 14, I believe, and all they are doing is running head to head on the lucrative parts of that Winnipeg-Thunder Bay-Sudbury-Ottawa link.

So in effect, from my perception at least—and I would like to get your reaction on it—they are attempting to compete where there is gravy but they are not prepared to look at the total routing, as you have just described it, in terms of provision of those extra services. So in the context of, whether we call it that or not, a cross-subsidization, by providing service in high-load areas while at the same time providing service, for a number of very logical reasons, in low-load areas, a new carrier coming in—and at this point we do not know what Nordair is going to do—just on the lucrative parts of the run to me suggests that in the long term at least the consumer may not be well served if the end result is some kind of rearrangement or dropping of routes by existing carriers.

**Mr. Jeannot:** In this particular case, of course—and we are very much looking at that route sector right now—it is really a

[Translation]

Voici un exemple: je prends l'avion régulièrement dans les deux sens entre Thunder Bay et Ottawa, via Sudbury. Les tronçons entre Sudbury et Thunder Bay et entre Thunder Bay à Winnipeg me semblent bien fréquentés. Mais pour ce qui est du dernier tronçon, entre Sudbury et Ottawa... Il m'est arrivé souvent de monter à bord de l'avion avec à peine une demi-douzaine de personnes. Il me semble évident que cette section-là du parcours n'est pas rentable. Il est évidemment logique de conserver la ligne, ce qui me convient parfaitement, puisque cela me permet de me rendre ici. Mais je suis sûr qu'il y a un certain nombre de tronçons comme celui-là dans votre réseau qui ne sont pas rentables et qui, à toutes fins pratiques, sont subventionnés par les passagers qui empruntent d'autres parcours.

Je reviens à ma première question: quel pourcentage de vos parcours cela représente-t-il?

**M. Jeannot:** Il m'est difficile de vous répondre, puisque ce n'est pas sous cet angle-là que nous regardons nos opérations. Nous considérons que nous formons un réseau. Il nous faut d'abord regarder l'ensemble de la clientèle que nous desservons, et bien comprendre que certains tronçons qui touchent particulièrement une clientèle font partie de l'ensemble du réseau. Il est donc possible que si l'on regarde une région donnée isolement, le réseau régional ne semble pas être rentable. Mais l'existence même de ce réseau régional, qui permet au trafic de circuler, contribue à l'ensemble de la rentabilité de notre exploitation. C'est donc une situation extrêmement complexe, étant donné que les parcours peuvent avoir une influence les uns sur les autres et qu'ils peuvent engendrer une multiplicité de parcours secondaires dans une région donnée.

**M. Angus:** Je suis d'accord avec vous, d'autant plus qu'au cours des deux derniers mois, nous avons vu en Ontario deux transporteurs aériens demander à la Commission de réglementation la permission de concurrencer Air Canada sur ses parcours et se la voir accorder. Air Ontario a déjà fait savoir quels seraient ses parcours à partir du 14 juillet, et on constate que cette compagnie ne fait que profiter des tronçons lucratifs entre Winnipeg, Thunder Bay, Sudbury et Ottawa.

D'après moi—et j'aimerais que vous fassiez part de votre réaction—ces compagnies essaient de profiter des vaches grasses, sans toutefois être prêtes à contribuer à l'ensemble du réseau, tel que vous l'avez décrit, ni à fournir des services supplémentaires. Donc, en présence d'inter-financement, c'est-à-dire en offrant du service dans les zones très fréquentées tout en offrant le même service, pour un certain nombre de raisons très logiques, dans les régions moins denses, l'arrivée d'un nouveau transporteur—et nous ne savons pas encore quelle sera la décision de Nordair—se consentant uniquement dans les parcours lucratifs me laisse croire qu'à long terme, ce sera le consommateur qui y perdra, surtout si les transporteurs actuels décident de réorganiser leurs parcours et d'en abandonner certains.

**M. Jeannot:** Dans ce cas-ci qui nous occupe—et c'est justement un parcours qui nous intéresse tout particulièrement

## [Texte]

function of how the market is best served. Our size of airplanes is relatively large for the markets that exist on those routes; even our smallest airplane, the DC-9. Air Ontario operates a smaller gauge of airplane, and right now, as best I understand it, is proposing a frequency which would be greater than of course we would be able to provide, or we have been able to provide.

There is, of course, always the question, particularly with a much smaller carrier, like Air Ontario, of a relationship with the bigger carriers; how much we compete and how much our operation ought to be complementary. That type of examination has to take place to see how we can best together serve the public.

• 1100

For instance, years ago we developed a relationship with Air Ontario on the route between London, Ontario and Toronto. Air Canada virtually left the field open for Air Ontario, but on the other end guaranteed the population of London that taking a flight out of London to Toronto was still connecting them very much with the Air Canada network. This is a kind of symbiotic relationship, if you will, rather than a larger carrier like us competing with a smaller carrier like Air Ontario, which operates smaller airplanes and therefore is able to provide perhaps not jet service, but at least greater frequencies. There are times when it may be serving the public far better for some complementary action rather than straight head-on competitive action.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, how much time do I have?

**The Chairman:** When the bell starts to ring . . . You are two minutes over, but because you are such a good fellow we are giving you the time. There is such a quantity of members here, too, and I want to get rid of them before more members come.

**Mr. Angus:** You mean Mr. Benjamin, do you not?

From a philosophical point of view, Air Canada—in this context, but it really does not matter whether it is the airline that is owned by the people of Canada or one of the private sector ones—over years develops a clientele, builds a market for air travel from city to city or one city to a number of cities . . . I guess there is a belief that carriers should not be forced out or have their earnings reduced through that kind of competition. I guess there is the fear that eventually that carrier will disappear from the scene in those communities. I think it is a widespread feeling. It usually occurs not in a philosophical way but at the time when decisions are made by a carrier to reduce service or pull out. In that context, would you react to that kind of statement from the point of view of Air Canada and how you see the commitment that on one hand you have given to communities and on the other hand they have given to you over the years?

**Mr. Jeannot:** I do not think we want to give up anything or give up any points in Canada, or any routes for that matter,

## [Traduction]

actuellement—il s'agit de se demander quelle est la meilleure façon de servir ce marché. Nos avions sont relativement grands si l'on pense au marché qui existe le long de ces parcours, et même si l'on songe à notre plus petit avion, le DC-9. Or, Air Ontario exploite un avion plus petit, et pour autant que je sache, elle vise à augmenter la fréquence de ses vols beaucoup plus que nous ne pourrions jamais le faire.

On se demande toujours, particulièrement dans le cas des petits transporteurs comme Air Ontario, quels seront leurs liens avec les plus gros transporteurs: devons-nous vraiment nous concurrencer ou devons-nous plutôt chercher à être complémentaires? C'est justement ce qu'il faut se demander pour pouvoir offrir le meilleur service qui soit au public.

Ainsi, il y a de nombreuses années, nous avons développé des liens particuliers avec Air Ontario sur le parcours reliant London en Ontario et Toronto. Air Canada avait virtuellement laissé la voie libre à Air Ontario, tout en garantissant à la population de London qu'en prenant un vol de London à Toronto, elle pouvait facilement correspondre avec le réseau d'Air Canada. Il s'agit là d'une relation de symbiose qui est beaucoup plus valable qu'une concurrence effrénée de la part d'un grand transporteur comme nous à l'égard d'un plus petit comme Air Ontario dont les avions sont beaucoup plus petits et ne sont sans doute pas à réaction, mais dont les fréquences de vol sont plus élevées. Il est parfois possible de beaucoup mieux aider le public en lui offrant un service complémentaire plutôt qu'en exerçant une véritable concurrence.

**M. Angus:** Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

**Le président:** Lorsque la cloche sonnera . . . Vous avez déjà pris deux minutes de trop, mais étant donné que vous êtes si conciliant, nous vous laisserons parler. De plus, il y a tant de membres du Comité présents, que j'aimerais perdre certains d'entre eux avant l'arrivée d'autres députés.

**M. Angus:** Vous parlez de monsieur Benjamin, n'est-ce pas?

D'un point de vue philosophique—et dans ce contexte-ci, peut importe si Air Canada est une compagnie canadienne publique ou privée—une compagnie de transport, quelle qu'elle soit, se fait une clientèle au fil des ans et se bâtit un marché aérien d'une ville à l'autre ou en rayonnant à partir d'une ville . . . On estime en général que les transporteurs ne devraient pas être obligés de se retirer du marché et que leurs profits ne devraient pas être réduits par ce genre de concurrence. On craint qu'un transporteur ne soit obligé de disparaître de la scène aérienne de certaine localité. C'est une crainte bien répandue. Ce ne sont pas nécessairement des craintes théoriques, mais des craintes qui se justifient lorsqu'un transporteur décide de réduire son service ou de se retirer d'un parcours. Quant pensez-vous, en ce qui concerne Air Canada, et comment conciliez-vous votre engagement à l'égard des localités avec la confiance qu'on vous a accordée au cours des ans?

**M. Jeannot:** Nous ne sommes pas prêt à abandonner quoi que ce soit ni quelque parcours que ce soit, puisqu'il nous a



*[Text]*

because over the years we have built them up. On the other hand, we have to realize that the roles of carriers in this country have been evolving, that there are now more carriers also aspiring to grow, and that the customer cannot be taken for granted. Certainly we would not take customers for granted; we have to keep deserving their loyalty. It is not by the fact that we have been in an area and on a route for 30 years that we should automatically assume customers will fly with us; they have to fly with us because we are good.

The Canadian market has some realities of size, which we cannot ignore. It is difficult to visualize that many airlines can survive adequately on the size of certain Canadian markets, so some choices have to be made eventually.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Angus. Mr. Gray, do you have a question?

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Thank you, Mr. Chairman. I promised not to ask the gentlemen this morning why Air Canada does not fly to the Gaspé and the Magdalen Islands, so we can forego that one.

**The Chairman:** Yes, you have. Next question.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I would like to get back to the question between Toronto and Montreal, gentlemen. I wonder, in terms of numbers, if you could indicate to the committee how many employees and flights have been changed from the Montreal operation to Toronto, and what the trend looks like for the future. I think I should say that there is a fair amount of fear or worry that the base of operations will be eventually shifted to Toronto. I wonder if you could give some figures on that.

**Mr. Jeannot:** There actually has been no transfer of activities at all of a corporate, central nature between Montreal and Toronto. What has happened to lead to this perception is that over the last 10 or 15 years, the growth of the Toronto market and the growth of Toronto as a large generating market has been greater than the Montreal area. For the part of the corporation which has to support the local products—in other words—many more flights originate out of Toronto now than out of Montreal because the market is relatively twice the size. The people associated with those flights are in greater number in Toronto. They may be pilots, flight attendants, people at the counter, or in some cases, support technicians for fixing the airplanes overnight—not the longer-term maintenance that takes place, but the overnight type of maintenance.

• 1105

Over the years when we look at the Toronto agglomerations, we have had to increase more rapidly the growth of certain people, certain functions in Toronto which are directly associated with the local product, than we have had to in Montreal. In terms of the functions that are network functions,

*[Translation]*

fallu de nombreuses années pour bâtir notre réseau. Par contre, il faut se rendre compte que le rôle des transporteurs canadiens a changé avec les ans, qu'il y a de plus en plus de transporteur qui veulent agrandir leur exploitation et qu'il ne faut plus prendre pour acquis le client. Nous ne prenons certainement pas nos clients pour acquis, car il nous faut continuer à mériter leur fidélité. Ce n'est pas parce que nous déservons un parcours depuis trente ans que les clients continueront d'office à voler sur nos lignes; ils doivent continuer à nous fréquenter parce qu'ils aiment notre service.

Il faut être réaliste et accepter la taille du marché canadien. Il est difficile d'imaginer que beaucoup de compagnies aériennes puissent survivre suffisamment devant la petitesse des marchés canadiens, et c'est pourquoi il faudra bien faire des choix.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Angus. Monsieur Gray, vous avez une question?

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Merci, monsieur le président. Comme j'ai promis ce matin de ne pas demander au témoin pourquoi Air Canada n'allait pas jusqu'à Gaspé et aux Îles de la Madeleine, nous pouvons oublier cette question.

**Le président:** En effet, vous l'avez promis. Question suivante.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** J'aimerais, messieurs, revenir au parcours entre Toronto et Montréal. Pouvez-vous nous dire en chiffres combien d'employés et d'activités concernant les vols ont été déplacés de Montréal à Toronto et si cette tendance se maintiendra-t-elle à l'avenir? On s'inquiète beaucoup de voir l'ensemble des opérations passer graduellement à Toronto. Avez-vous des chiffres à nous donner?

**M. Jeannot:** En fait, nous n'avons déplacé aucune activité centrale ou sociale de Montréal à Toronto. À l'origine de cela, il y a le fait que depuis 10 ou 15 ans Toronto, et son marché, ont pris plus d'expansion que la région de Montréal. La société qui doit favoriser la production locale... autrement dit, il y a beaucoup plus de vols en provenance de Toronto que de Montréal parce que le marché est double, relativement parlant. Le personnel nécessaire à ces vols est plus important à Toronto. Ce peuvent être des pilotes, du personnel de bord, le personnel de comptoir et, dans certains cas, les techniciens qui entretiennent les appareils pendant la nuit—je ne parle pas de l'entretien périodique, mais de l'entretien qui se fait pendant la nuit.

Avec les années, nous avons dû multiplier certaines fonctions plus rapidement à Toronto, des fonctions liées directement au service local, plus rapidement qu'à Montréal. Quant aux fonctions qui appartiennent au réseau, le principal centre

## [Texte]

in terms of the capabilities of our technical centre, for instance—the technical centre of Air Canada is mostly in Montreal. There is also a technical centre supporting the 727 in Winnipeg.

**Mr. Hardey:** Mr. Chairman, I want to get back a little bit to the privatization of Air Canada. In the next few years the government has indicated it intends to pursue the privatization aspect and it has been suggested that Air Canada will substantially reduce its size in order to cover this thrust.

You have used the phrase "frequency of flight". I would like you to respond to how you feel technology is going in regard to the size of plane and the type of service that would have smaller plans servicing the larger planes in order to get that frequency of flight put in place in a faster fashion. What about the actual reduction of size of Air Canada in this regard in order to accomplish the privatization thrust? Do you have any comments following up Mr. Angus' remarks in this regard? Do you follow what I am trying to pursue here in regard to frequency of flight and privatization of service?

**Mr. Jeannot:** I am going to try. But I think the question of frequencies in itself is more a function of market size and number of competitors in that market and the basic needs of the consumer. In other words, some very long-haul markets are adequately served by a daily frequency. The example of that, of course, is the Vancouver-London, England, flight; probably the market of Vancouver's needs for London, England, is adequately served by one flight per day. If there is enough market for one airline to provide one flight per day, that is fine. If you have three airlines in the market and you only have enough market for one flight per day, then they are either going to be starving or they are going to be deciding which day of the week they will operate.

At the other end of the spectrum, the Toronto-Montreal or Toronto-Ottawa market is one where the consumer requires very high frequency, hopefully as close as possible to a shuttle service that operates every half hour or every hour. That is what the consumer wants. Again, the market may be big enough for an airline like Air Canada to provide 27 flights a day and maybe all the other airlines put together to provide at least as many flights. So the question of frequencies is dictated by that.

**Mr. Hardey:** Would it be fair to expect Air Canada to compete in the shuttle-type service? Do you expect to pursue this or leave that to other privatized airlines? In other words, is there anything in the plans, in a technology aspect, to actually purchase planes to compete in this particular area?

• 1110

**Mr. Jeannot:** The types of planes that are being used today are fairly adequate for that type of an operation, and I am referring here to the DC-9s and the 727s which provide, in a reasonably high density configuration, adequate capacity for this volume. When we look down the road in terms of types of airplanes that are either being contemplated or produced by a variety of manufacturers, they will be very similar in many ways to what we are using today. In fact, a customer may not

## [Traduction]

technique d'Air Canada se trouve à Montréal. Il y a également un centre technique pour les 727 à Winnipeg.

**M. Hardey:** Monsieur le président, je reviens sur la question de la privatisation d'Air Canada. D'ici quelques années le gouvernement a l'intention de privatiser certains éléments d'Air Canada, ce qui devrait réduire beaucoup l'importance de cette corporation.

Vous avez parlé de «fréquence des vols». A votre avis, comment la technologie évoluera-t-elle, pensez-vous que pour favoriser la fréquence des vols on aura un plus grand nombre de petits appareils pour remplacer les grands appareils. Parlez-nous également de la diminution des services d'Air Canada pour réaliser cet objectif de privatisation. Pouvez-vous commenter les observations de M. Angus à ce sujet? Vous comprenez ce que je veux dire quand je parle de la fréquence des vols et de la privatisation des services?

**M. Jeannot:** Je vais essayer. Mais la question des fréquences est plus une fonction de l'importance du marché et du nombre de concurrents et également des besoins des consommateurs. Autrement dit, il y a des liaisons long courrier qui s'accommodent très bien d'un vol par jour. Le meilleur exemple est celui du vol Vancouver/Londres, Angleterre. Vancouver est probablement suffisamment desservi avec un seul vol par jour pour Londres, Angleterre. Si la demande suffit pour qu'une compagnie assure un vol par jour, c'est parfait. Par contre, s'il y a trois compagnies mais que la demande ne justifie qu'un seul vol par jour, elles vont soit mourir de faim, soit se partager les jours de la semaine.

A l'autre extrémité, la liaison Toronto/Montréal ou Toronto/Ottawa: là, le consommateur exige une fréquence très élevée, l'idéal étant de se rapprocher d'un horaire de navette, toutes les demi-heures ou toutes les heures. C'est ce que l'usager désire. Là encore, la demande est peut-être suffisante pour justifier 27 vols d'Air Canada par jour et peut-être autant de vols des autres compagnies ensemble. La question de fréquence est donc dictée par ces considérations.

**M. Hardey:** Est-il concevable qu'Air Canada se lance dans le marché des navettes? Avez-vous l'intention de vous intéresser à ce secteur ou bien le laisserez-vous aux compagnies privées? Autrement dit, dans les plans d'avenir, est-ce que, technologiquement parlant, on prévoit d'acheter des appareils pour se lancer dans ce secteur?

**M. Jeannot:** Les appareils utilisés actuellement sont bien adaptés à cette utilisation, je parle des DC-9 et des 727 qui sont des appareils à densité raisonnablement élevée, tout à fait adaptés à ce volume de passagers. Si vous regardez les types d'appareils produits actuellement par les fabricants, les appareils qu'on envisage de produire à l'avenir, ils ressemblent beaucoup à ceux qu'on utilise aujourd'hui. En fait, le client ne verra pas forcément une très grande différence car les appa-

## [Text]

see a great deal of difference because the airplanes will be roughly of the same size and the interiors are not terribly different. The improvements are taking place in propulsion, making the next engine generations less fuel consumption-intensive, and the airplanes may be a little lighter, easier to maintain, and the cost of operation may be a little less. But in terms of the size of airplanes, they are roughly going to be in the same category—roughly from 100 to 150 to 200 size airplanes—which are actually quite suited to the Canadian market, because we have a very fragmented market in this country. We operate virtually a country that looks like a continent with a population half the size of some of the European countries which are all concentrated on one point. So, to serve the Canadian public best, frequency is very important and smaller airplanes provide us with the ability to give frequency.

**Mr. Hardey:** It seems to be accepted that in certain areas there are monopolies on certain air routes. For example, CP does seem to have the Pacific area, Central and South America, and at the same time Air Canada seems to have most of the United States and the Caribbean and most of the prime destinations in Europe.

When allocation of routes is discussed in foreign governments, it is done in the context of satisfying this type of—if I can use that word “monopoly”; I do not know what else to use in this particular case. Even when one airline stops using a route, sometimes it is difficult for another airline to pick up that route because of this type of arrangement. Would you react to this comment and tell me if there is any reason for this opinion held by a lot of people?

**Mr. Jeannot:** In the past, international routes have been allocated approximately in the context of what has been known as a division of the world policy on international matters, which I believe originated back in 1965, whereby Air Canada had certain areas where it could plan route development, as bilateral made those available, essentially northern Europe with the exception of The Netherlands which went to CP—well, CP had southern Europe. Most of the United States at that time seemed to have been directed to Air Canada and the Caribbean, whereas a large part of the world was going to CP, in particular the Pacific, some part of South America—not totally—and some part of Asia, although India was in the Air Canada sphere of potential development.

Although this tended to confer, as you might put it, a Canadian monopoly, it certainly is not a monopoly in itself, because usually there were reciprocal rights obtained for the foreign carrier, whether it was... In U.K., of course, British Airways coming over here in exchange for Air Canada going there. But in addition to that, there is also strong competition between gateways. For instance, KLM might work very hard in attracting a lot of traffic through Amsterdam that is really destined to Germany and could have gone on Lufthansa or Air Canada. So particularly when it comes to the European gateways, there is extensive competition, not just with the national carrier against which we are flying, but also there is

## [Translation]

reils seront à peu près de la même taille et les intérieurs assez semblables. C'est dans les techniques de propulsion qu'on fait des améliorations; la prochaine génération de moteurs consommera moins de carburant, les appareils seront un peu plus légers, plus faciles à entretenir et les coûts d'exploitation diminueront quelque peu. Quant à la taille des appareils, elle restera plus ou moins inchangée, les appareils de taille 100, 150, à 200 étant tout à fait adaptés au marché canadien qui est particulièrement fragmenté. N'oublions pas que nous vivons dans un pays qui ressemble à un continent mais dont la population n'atteint pas la moitié de la population de certains pays européens. Par conséquent, pour mieux servir le public canadien, la fréquence est importante et cette fréquence, ce sont les petits appareils qui peuvent nous l'assurer.

**M. Hardey:** J'ai l'impression que dans certains secteurs il y a un monopole sur les lignes aériennes. Par exemple, CP semble avoir le monopole de la région du Pacifique et de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud. En même temps, Air Canada semble avoir la plupart des États-Unis, les Antilles et les principales destinations européennes.

Quand on discute de la répartition des lignes avec les gouvernements étrangers, est-ce qu'on essaie de respecter ces «monopoles» si vous me permettez ce terme, je ne sais pas ce que je pourrais dire d'autre. Même lorsqu'une compagnie cesse d'exploiter une ligne, il est parfois difficile pour une autre compagnie de reprendre cette ligne, à cause des accords qui existent. Beaucoup de gens pensent que les choses se passent de cette façon, est-ce qu'ils se trompent?

**M. Jeannot:** Par le passé, les lignes internationales étaient réparties conformément à une politique de division du monde pour toutes les lignes internationales. Cette politique remontait à 1965 et Air Canada avait certaines régions à l'intérieur desquelles il était possible de planifier l'expansion de ces lignes lorsque certaines lignes se libéraient à la suite d'accords bilatéraux. Il s'agissait surtout du nord de l'Europe, à l'exception des Pays-Bas qui appartenaient à CP. CP d'autre part avait le sud de l'Europe. À l'époque, la majeure partie des États-Unis semblait avoir été réservée à Air Canada, de même que les Antilles pendant que CP obtenait une grosse partie du monde, le Pacifique, certaines parties de l'Amérique du Sud, pas en totalité, certaines parties de l'Asie, l'Inde, toutefois, relevant de la sphère de développement d'Air Canada.

Comme vous l'avez dit, cela tendait à établir une situation de monopole, mais il ne s'agit pas vraiment d'un monopole car d'ordinaire, les transporteurs étrangers doivent obtenir des droits réciproques. Bien sûr, au Royaume-Uni *British Airways* a obtenu le droit de venir ici en échange d'un droit pour Air Canada d'aller là-bas. Mais en plus de cela, il y a une grosse concurrence au niveau des aéroports. Par exemple, *KLM* fait tout son possible pour attirer à Amsterdam un trafic qui est en réalité destiné à l'Allemagne et qui aurait très bien pu emprunter *Lufthansa* ou *Air Canada*. Donc, il y a une concurrence très active entre les différentes plaques tournantes, et pas seulement entre les transporteurs nationaux, pour ne



[Texte]

competition of gateways, not to mention charters. So there is a lot of activity in the marketplace.

[Traduction]

pas parler des vols nolisés. C'est donc, dans tous les domaines, un marché très actif.

• 1115

**Mr. Hardey:** One thing I was very pleased to see in your brief is you used the word "partnership" for employee involvement with the corporation. What thrust are you trying to develop in this? With the employee partnership arrangement, is the bottom line to try to get actual direct pay benefits based on profits? Or are we looking at the idea of developing input through employee input regarding policies? Is it a combination of both? Is there any specific thrust in this particular program that you could share with us?

**Mr. Jeannot:** In fact there are several approaches, and you have mentioned some of those we are in fact attempting. We have been developing more programs to involve the employees in their own work through mechanisms like quality-of-work circles, employee suggestion programs. We have been in fact modifying the profile of our first-line supervision, managers, teaching them to involve their staff a great deal more intensively to make the employee feel he has a greater ownership in the task; and he certainly has the ultimate knowledge of the task and ability to improve the task resides with most of these employees. So it is really an evolution of attitude on the part of managers and rank and file, which is slightly different depending on the environment in which we work. The approach may be slightly different if it is in a shop environment or in a station or with the people aboard the cabin, because their ability to get together is very much different.

But beyond that, we have also been looking at ways of involving our employees also from a profit point of view. We have had a modest attempt at profit-sharing this year. It is a modest beginning, in some ways, and we would look at it again before we would start it exactly in the same way, because we are learning very much in the process.

**Mr. Hardey:** I worry very much about the philosophy of getting too many chiefs and too much dissension in the ranks when everybody feels they know how to run an operation. Sometimes there is a tremendous backlash with a situation like that. I have seen it tried in various industrial sections. I would like to point out that the bottom line of profit-sharing, whether it be a basic way of picking up shares or whatever, with the idea of people allowing decisions to be made by management, in the long run has a certain basic smoothness that will develop. If the bottom line is simply everybody trying to put input into how the operation is going to be run and then if their suggestions are not used and dissension starts to build and build and build, finally you would find a tremendous amount of difficulty in controlling employees and you would develop more strikes and more ill feeling than was intended to start with.

That is why I asked what the bottom line is. I hope it is actually profit-sharing rather than strictly input on policy.

**M. Hardey:** Dans votre mémoire, à propos des employés qui sont intéressés à la société, vous avez parlé de «membres associés». Qu'est-ce que vous essayez de faire dans ce domaine? Quand vous parlez d'associer les employés aux bénéfices, est-ce que vous essayez en fait de verser aux employés des redevances proportionnelles aux bénéfices? Ou bien est-ce que vous envisagez de faire participer les employés à l'élaboration des politiques? Agissez-vous sur les deux tableaux à la fois, que pouvez-vous nous dire de ce programme?

**M. Jeannot:** En fait, il s'agit de plusieurs démarches distinctes, et vous en avez cité un certain nombre. Nous mettons sur pied des programmes nouveaux pour faire participer les employés dans le cadre de leur travail par des mécanismes comme les schémas de qualité du travail, les programmes de suggestions des employés. En fait, nous avons modifié les tâches des surveillants et contremaîtres de première ligne, pour leur apprendre à favoriser une participation accrue du personnel qu'ils ont sous leurs ordres, à donner au personnel l'impression qu'il a un intérêt plus direct à la tâche qu'il accomplit. D'autre part, c'est lui qui connaît le mieux cette tâche et qui est le mieux à même d'en améliorer les modalités. Autrement dit, c'est une évolution de latitude à la fois des directeurs et des ouvriers, une évolution qui dépend de l'environnement de travail. En effet, la situation n'est pas la même dans un atelier, dans une station, ou à bord de l'appareil car les employés ne peuvent pas se réunir de la même façon dans toutes ces circonstances.

Mais au-delà, nous envisageons également d'intéresser nos employés aux bénéfices. Cette année, nous avons mis en place un système très modeste de partage des bénéfices. C'est un départ, c'est encore très modeste, et nous allons réévaluer le système avant de passer à quelque chose de plus définitif car nous apprenons beaucoup au cours de cet exercice.

**M. Hardey:** Je crains toujours qu'on ait trop de chefs et trop de rébellion parmi les Indiens quand les gens commencent à croire qu'ils pourraient tous diriger les opérations. Les conséquences peuvent être assez terribles. Je connais plusieurs secteurs de l'industrie où on a essayé d'appliquer ces dispositions, et je pense qu'un système de partage des bénéfices, par distribution d'actions, ou autrement, en laissant les décisions à l'administration, finit à la longue par s'imposer en souplesse. Si au contraire tout le monde essaye de diriger les opérations, si les dissensions se multiplient quand les suggestions ne sont pas retenues, on finit pas avoir beaucoup de mal à contrôler les employés, et cela finit pas multiplier les grèves, multiplier les ressentiments que l'on cherchait justement à apaiser.

C'est la raison pour laquelle je vous ai demandé quelle était la base de votre système. J'espère que c'est fondé sur le partage des bénéfices et non pas sur une participation à la politique.

## [Text]

**Mr. Jeannot:** Definitely the aim is to make the employee benefit from the success of the corporation. When I talk about "involvement", I do not talk about decision by consensus; I talk about reflection on the tasks and how to improve certain tasks, because these people are very knowledgeable about what they do.

In that context, I think the other thing we are trying to bring about is a feeling of security, because it is very difficult to ask an employee to come up with very worthwhile suggestions on how to improve productivity if the threat of eliminating one's own job is there. Very much in that context I think is the feeling of belonging that we are increasing within the corporation, so that employees feel very comfortable in bringing about important changes that will contribute to improvements in productivity.

• 1120

**Mr. Hardey:** You point out the very sensitive situation that you could find yourself in in this regard.

**The Chairman:** That is a very good point on which to conclude your questioning of this phase, Mr. Hardey. Mr. Taylor, please.

**Mr. Taylor (Bow River):** Thank you very much.

Did Air Canada have a deficit in the last full year of operations?

**Mr. Jeannot:** No, last year we made \$27 million. That was our net income in 1984.

**Mr. Taylor (Bow River):** Has there been a profit in each of the last five years?

**Mr. Jeannot:** We have had one loss year, 1982, out of the five.

**Mr. Taylor (Bow River):** What accounted for that?

**Mr. Jeannot:** A rather severe recession was ongoing in the country at that time. In fact the whole Canadian market shrank by 15% to 17% that year. It was fairly dramatic for the airline industry in general.

**Mr. Taylor (Bow River):** So the financial position of Air Canada now is stable and sound?

**Mr. Jeannot:** I would refer to it as being stable and modest.

**Mr. Taylor (Bow River):** Do you expect to have a profit again this year?

**Mr. Jeannot:** Yes, of about the same magnitude, at this point in time.

**Mr. Taylor (Bow River):** Good. The other points I want to raise are what you might call small things, but, after all, it is the little foxes that spoil the vines. I travel Air Canada a lot—40 to 50 times a year—and I hear a lot of comments. One of the worst things I hear about Air Canada is around the carousel in the Ottawa Airport. For instance, last Sunday night when I came back from the west through Toronto... We made excellent time on a 1011. However, after arriving at the airport, I had to wait 45 minutes for my baggage. There

## [Translation]

**M. Jeannot:** L'objectif est certainement de permettre aux employés de profiter des succès de la société. Quant à la «participation», je ne parle pas de décision prise en commun, mais de la possibilité de réfléchir à la nature des tâches, à la façon d'améliorer certaines tâches car il y a des gens qui s'y connaissent très bien dans ce qu'ils font.

Dans ce contexte, nous essayons également d'instaurer un sentiment de sécurité car il est très difficile de demander à un employé de faire des suggestions valables sur la façon d'augmenter la productivité quand il craint de voir son poste éliminé. Dans ce contexte, ce que nous recherchons surtout, c'est d'augmenter le sentiment d'appartenance à la société, pour que l'employé se sente en confiance et suggère des modifications importantes qui permettront d'améliorer la productivité.

**M. Hardey:** Vous dites que vous vous trouvez dans une situation assez délicate.

**Le président:** Monsieur Hardey, c'est un moment particulièrement bien choisi pour interrompre vos questions. Monsieur Taylor, je vous en prie.

**M. Taylor (Bow River):** Merci beaucoup.

Est-ce que la dernière année complète d'opération d'Air Canada s'est terminée par un déficit?

**M. Jeannot:** Non, l'année dernière, nous avons réalisé 27 millions de dollars. C'est notre revenu net pour 1984.

**M. Taylor (Bow River):** Avez-vous fait des bénéfices tous les ans depuis cinq ans?

**M. Jeannot:** Nous avons eu des pertes une année, en 1982, sur les cinq.

**M. Taylor (Bow River):** Pour quelle raison?

**M. Jeannot:** Le pays traversait une récession assez grave; en fait, l'ensemble du marché canadien a rétréci de 15 à 17 p. 100 cette année-là. Pour les transporteurs aériens, la situation était assez grave.

**M. Taylor (Bow River):** Par conséquent, Air Canada a actuellement une situation financière stable et saine?

**M. Jeannot:** Je préfère parler d'une situation stable et modeste.

**M. Taylor (Bow River):** Est-ce que vous pensez faire des bénéfices cette année aussi?

**M. Jeannot:** Oui, dans le même ordre d'idées, c'est ce que nous prévoyons pour l'instant.

**M. Taylor (Bow River):** Très bien. Mes autres questions sont des questions de détail, mais après tout, ce sont les gouttes d'eau qui font les grandes rivières. Je prends beaucoup Air Canada, 40 ou 50 fois par an, et j'entends beaucoup de commentaires. Une des critiques les plus graves que j'entends au sujet d'Air Canada porte sur le carrousel à l'aéroport d'Ottawa. Dimanche soir dernier, par exemple, je revenais de l'Ouest après une escale à Toronto... Il s'agissait d'un appareil 1011, et nous sommes arrivés parfaitement à l'heure,

**[Texte]**

were a lot of other people who were pretty angry about it. Is there some reason why the baggage is so slow in Ottawa? It has been this way almost ever since I have been here. I can get my baggage quickly in Toronto, in Calgary, in Vancouver—the places I normally travel to are Calgary and Edmonton. Some nights, if the plane is a little late, you sit there and wait and wait for the baggage. By the time you get your baggage, there are no taxis. Sometimes I have to wait an hour and a half for my baggage. I do not have time to waste. Can this problem be remedied?

**Mr. Jeannot:** There is, of course, a very specific situation existing in Ottawa in as much as the expanded terminal . . .

**The Chairman:** It was in the old terminal. Now, let us not get off on that red herring. Mr. Taylor talked about foxes and vines, let us not get the fish and the red herrings mixed up, Mr. Jeannot. This has been a perpetual problem with all the carousels in Canada.

I agree completely with what Mr. Taylor said, and he has brought it up before. Before, Mr. Sinclair, the air administrator, mentioned that it was the airline's responsibility, and you are the airline that he was talking about. It was there before we started that construction out there, which seems to be a perpetual winter works project.

**Mr. Jeannot:** You are quite correct, Mr. Chairman. But again, the fact is the facilities are constrained by the exterior facilities, by the space that is available. The baggage system has been congested, but there have been plans to improve the Ottawa terminal for many years. It is difficult to modify the physical environment. Unfortunately, for years the plans for the new airport have been delayed. Every time a new plan emerged we said, well, it is difficult to modify the existing environment. Let us wait a little longer until the new plan emerges. That has been dragging for quite a few years.

We will gladly accept part of the blame, Mr. Chairman. There is work going on right now. The timing, hopefully, is sooner than later. In the new terminal there will be adequate facilities.

If there are more details required on this, perhaps Mr. Linder could add some comments about the timing of that expansion.

**Mr. R. Linder (Vice-President, Sales and Operations, Air Canada):** We have had problems at Ottawa Airport for a long time. And, as the president has said, they are primarily in the baggage area, due to very limited working space, both for in-bound and for out-bound baggage handling.

That was one of the reasons why we so strongly supported not only in principle but in tangible financial terms the MOT's plans completely to revamp the airport, and one of our major

**[Traduction]**

mais ensuite, j'ai dû attendre ma valise pendant 45 minutes. Il y avait autour de moi des gens qui étaient très en colère. Pourquoi la distribution des bagages prend-elle tant de temps à Ottawa? Pratiquement depuis que je suis à Ottawa, c'est la même chose. Je récupère mes bagages très rapidement à Toronto, à Calgary, à Vancouver—d'ordinaire, c'est vers Calgary et Edmonton que je voyage. Il y a des soirs, quand l'avion est un peu en retard, où l'on doit attendre les bagages, et quand ils arrivent enfin, il n'y a pas de taxis. Il m'est arrivé de devoir attendre une heure et demie pour avoir ma valise. Je n'ai pas de temps à perdre. Ne peut-on trouver une solution à ce problème?

**M. Jeannot:** Évidemment, dans la mesure où l'aérogare est en voie d'expansion, la situation à Ottawa est un peu particulière . . .

**Le président:** C'était à l'ancienne aérogare. N'essayez pas de noyer le poisson. M. Taylor a parlé de l'eau et des rivières, n'aggravons pas les choses en ajoutant du poisson. Tous les carrousels, au Canada, posent ce genre de problème depuis très longtemps.

Je suis absolument d'accord avec M. Taylor; il en a déjà parlé. M. Sinclair, l'administrateur de l'air, nous a déjà dit que la responsabilité appartenait à la compagnie aérienne; or, cette compagnie, c'est vous. Le problème existait avant que la construction ne commence, cette construction qui ressemble à un travail d'hiver qui s'éternise.

**M. Jeannot:** Monsieur le président, vous avez parfaitement raison. Mais je le répète, à cause des travaux à l'extérieur, la place disponible est extrêmement restreinte. Le réseau de distribution des bagages souffre d'une certaine congestion, et depuis de nombreuses années, on songe à améliorer les installations à Ottawa. Il est difficile de modifier les installations matérielles, et malheureusement, le projet de construction d'un nouvel aéroport a eu plusieurs années de retard. Chaque fois qu'un nouveau projet faisait son apparition, nous nous disions qu'il était difficile de modifier l'environnement actuel, qu'il valait mieux attendre qu'un nouveau plan fasse son apparition. Cela a traîné pendant plusieurs années.

Monsieur le président, nous assumons volontiers une partie de la responsabilité, les travaux sont en cours, et espérons que tôt ou tard, et plutôt tôt que tard, les nouvelles installations faciliteront les choses.

Si vous voulez d'autres détails à ce sujet, M. Linder pourra peut-être vous parler du calendrier des travaux.

**M. R. Linder (vice-président, Ventes et Opérations, Air Canada):** Il y a longtemps que nous avons des problèmes à l'aéroport d'Ottawa. Et, comme le président vous l'a dit, ce sont surtout des problèmes de bagages, car on dispose de très peu d'espace, à la fois pour les bagages en partance et pour les bagages qui arrivent.

C'est une des raisons pour lesquelles nous étions tant partisans de l'intention exprimée par le ministère des Transports de rénover complètement l'aéroport, et nous y avons



*[Text]*

requirements in this program that is under way right now was significantly to expand the working areas for both inbound and outbound baggage handling. Our expectation is that we are going to realize the plans. The progress is coming along very well in relation to the timetable. By 1986 we hope to be in place in our new facility with much, much expanded baggage facilities and baggage working areas, and I am quite confident that we will see a tremendous improvement in baggage delivery at Ottawa. It has been seriously lagging behind other major airports in Canada for a long time.

**Mr. Taylor (Bow River):** Well, we will look forward to that improvement.

Another item that comes up quite often is the food. I am not a wine drinker, but whenever the wine comes around it is invariably wine from other countries. Do you use Canadian wines at all on Air Canada? I have never seen them.

**Mr. Jeannot:** We extensively use Canadian wines. It has been growing substantially over the last four or five years. We have used Canadian wines since the early 1970s—1970, 1971. There was a short period when it was discontinued because of the inability of the suppliers to provide us with the correct size of bottles and to resolve their bottling problems, particularly the smaller bottles. We have worked in close collaboration with the wine industry of Canada, and we have very good relationships with them, and since then the Canadian wine usage has been increasing steadily. It represents now about 15% to 17% of the total consumption. In fact, on the Ottawa-Montreal-Toronto rapid air triangle I believe that fairly exclusively Canadian wines are being served now, and on many of our long-haul transcon routes the consumption of Canadian wines represents about 25% at this point in time.

You may not recognize them as such because they have names like Château des charmes. Beaujolais Château des charmes is actually a Canadian wine, but I have noted that a lot of Canadians think it is actually French Beaujolais. It is quite good. There are several names like that.

**Mr. Taylor (Bow River):** Do you use Canadian beef? Before I came to Ottawa I had some correspondence with Air Canada and they gave me a lot of reasons why they were using Australian beef. I come from a beef country, and we took pretty grave exception to that. Do you generally use Canadian beef?

**Mr. Jeannot:** In Canada we do. Of course we do not manufacture our own meals. They are purchased. We suggest very strongly that Canadian ingredients be used, and, as my colleague just indicated to me, he feels quite comfortable and confident that in Canada it is generally, if not always, Canadian beef that is used.

**Mr. Taylor (Bow River):** I am glad to hear that.

*[Translation]*

même contribué en espèces sonnantes et trébuchantes; cette modernisation devait passer, entre autres, par un agrandissement important des zones de manutention des bagages, tant à l'arrivée qu'au départ. Nous pensons que ces travaux seront terminés dans les délais prescrits. Nous les respecterons, je crois. D'ici à 1986, nous espérons pouvoir occuper nos nouveaux locaux élargis, où les zones de manutention des bagages seront beaucoup plus grandes, et je suis sûr que la livraison des bagages se fera beaucoup plus rapidement à Ottawa. Elle accuse depuis longtemps un énorme retard sur les autres grands aéroports du Canada.

**M. Taylor (Bow River):** Nous attendons avec impatience la fin de ces travaux.

Il est également assez souvent question de la nourriture à bord. Je ne bois pas de vin, mais quand il passe, je constate que l'on distribue invariablement du vin étranger. Distribuez-vous du vin canadien à bord des vols d'Air Canada? Je n'en ai jamais vu.

**M. Jeannot:** Très souvent, et de plus en plus souvent depuis quatre ou cinq ans. Nous distribuons du vin canadien depuis le début des années 70, depuis 1971. On avait cessé de le faire pendant un court laps de temps, nos fournisseurs ne pouvant nous fournir la taille de bouteille que nous demandions et étant incapables de résoudre leurs problèmes de bouteilles, en particulier de petites bouteilles. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec l'industrie vinicole du Canada; nous entretenons de très bons rapports avec ce secteur industriel, ce qui a eu pour effet d'augmenter petit à petit la consommation de vin canadien à bord de nos avions. Elle représente maintenant entre 15 à 17 p. 100 de la consommation totale. D'ailleurs, je crois pouvoir dire que des vins exclusivement canadiens sont servis à bord des avions express desservant le triangle Ottawa-Montreal-Toronto, et la consommation de vin canadien à bord de nombre de nos avions transcontinentaux représente à l'heure actuelle environ 25 p. 100 de la consommation totale de vin.

Vous ne les reconnaissez peut-être pas, car ils portent des noms comme Château-des-charmes. Le beaujolais Château-des-charmes est un vin canadien, en fait, mais j'ai noté que beaucoup de Canadiens pensaient que c'était du beaujolais français. Il est assez bon. Mais de nombreux vins canadiens portent des noms comme celui-là.

**M. Taylor (Bow River):** Servez-vous du boeuf canadien? Avant de devenir député, j'ai adressé quelques lettres à ce sujet à Air Canada, qui m'a répondu en me donnant des tas de raisons expliquant le fait qu'ils servaient du boeuf australien. On élève du bétail dans ma région, et je me rappelle que cela m'avait choqué. Servez-vous en général du boeuf canadien?

**M. Jeannot:** Au Canada, oui. Mais nous ne préparons pas nos propres repas. Nous les achetons. Nous leur demandons d'utiliser des ingrédients canadiens dans la mesure du possible et, d'ailleurs, mon collègue vient de m'informer qu'il est pratiquement convaincu que nous servons en général, si ce n'est toujours, du boeuf canadien à bord de nos avions, au Canada.

**M. Taylor (Bow River):** Je suis ravi de l'entendre.

## [Texte]

Do you keep tab on the waste from the food? I suppose you pay so much per plate, but do you keep tab on the waste? On some days I have seen a plate almost full, particularly when there are steaks and they are almost rare; they are not cooked. A lot of people like it that way. I like mine burned. Maybe that is why I notice it. I hardly ever order a steak any more. I take salmon or something else because I cannot eat it red and that is the way it generally comes. Is there any method of getting some well done and some rare so you can satisfy to a reasonable extent the desires of a lot of the people?

**Mr. Jeannot:** It is a challenge, Mr. Taylor, to meet the tastes of all of our customers, of course, and it is very difficult to provide, within the confines of the small space the airplane galleys provide, enough capabilities to meet these tastes. That is always a problem. As you well point out, there are wide differences in how people like steaks or anything else.

• 1130

One of the difficulties, of course, is in the preparations of meals. These are done substantially ahead of time and then they are heated up just before being served. Sometimes, because of operating difficulties, they may stay in the oven longer and become overcooked or maybe served a little earlier and appear to be undercooked. It is a little difficult to control that, particularly on the small airplanes. On the larger airplanes over longer hauls, we have more capabilities of being able to get closer to that kind of a difference. But on shorter distances and with the smaller airplanes—and I am referring, for instance, to the 727 or the DC-9—we have very limited kitchen capability. We are one of the largest restaurants in the air, and we serve roughly 25,000 meals a day. It is a big operation.

**Mr. Taylor (Bow River):** There are just a couple of other points I would like to raise. How many DC-9s do you have? Do you have quite a fleet?

**Mr. Jeannot:** Yes.

**Mr. Taylor (Bow River):** Are you expanding the DC-9s?

**Mr. Jeannot:** No. The DC-9 is an airplane that was bought essentially in the late 1960s and early 1970s. These airplanes formed a larger fleet originally, which has been pared down to a size of 35. We are likely to hold that size for a few more years until we make a decision to replace that fleet, probably by the end of this decade or the beginning of the next. It is still a very adequate airplane. We refurbished the interior extensively a few years ago and modernized it, so it is quite adequate, I think, for the public.

**Mr. Taylor (Bow River):** Maybe it is personal, but I do not like the things. I would like to see them all replaced, but other people may like DC-9s. The one thing about the DC-9; it seems whenever I travel on them, my ears become plugged. It does not happen on a 727 or on a 1011, but in DC-9s I invariably get off the plane and cannot hear anything anybody

## [Traduction]

Conservez-vous trace des déchets alimentaires? Je suppose que vous payez tant du plateau, mais tenez-vous compte de la quantité de nourriture qui n'est pas consommée? Certains rendent leur plateau sans y avoir touché, ou presque, surtout lorsque des biftecks sont servis et qu'ils sont saignants; ils ne sont même pas cuits. Beaucoup les aiment saignants, mais je préfère que le mien ressemble à de la semelle de chaussure. Peut-être est-ce la raison pour laquelle je l'ai noté. Je ne demande presque plus de bifteck. Je prends le saumon, ou ce qu'il y a d'autre, car je ne peux manger de bifteck saignant, et c'est ainsi qu'il est servi en général. Ne peut-on pas cuire certains biftecks plus que les autres, pour donner suite, dans la mesure du raisonnable, aux désirs exprimés par de nombreux passagers?

**Mr. Jeannot:** Satisfaire les goûts de tous nos clients est un véritable défi, monsieur Taylor, et il nous est très difficile de le relever, vu l'espace restreint dont nous disposons à bord des avions. Cela a toujours été un problème. Mais comme vous le dites à juste titre, les goûts varient.

La préparation des repas pose toujours des problèmes. Ils sont préparés bien à l'avance et ensuite réchauffés juste avant d'être servis. Ils restent parfois, pour des raisons techniques, plus longtemps dans les fours et sont donc trop cuits; ils sont aussi parfois servis un peu plus tôt et semblent ne pas être cuits. Il est quelque peu difficile de veiller à ce que ce ne soit pas le cas, en particulier dans les avions qui ne sont pas très grands. Nous sommes davantage en mesure de le faire dans les gros avions sur des distances plus longues. Mais sur de petites distances et dans des avions plus petits, dans les B-727 ou les DC-9, les coins-cuisine sont très limités. Nous sommes l'un des plus grands restaurants en vol, et nous servons environ 25,000 repas par jour. C'est énorme.

**Mr. Taylor (Bow River):** Il ne me reste que deux questions à vous poser. Combien de DC-9 possédez-vous? En avez-vous beaucoup?

**Mr. Jeannot:** Oui.

**Mr. Taylor (Bow River):** En achetez-vous d'autres?

**Mr. Jeannot:** Non. Ces avions ont été achetés vers la fin des années 1960 et au début des années 1970. Nous en avions beaucoup plus originellement, mais il ne nous en reste que 35. Nous les conserverons sans doute pendant quelques années encore jusqu'à ce que nous décidions de les remplacer, vraisemblablement d'ici la fin de cette décennie ou le début de la suivante. Cet avion nous satisfait entièrement. Nous en avons presque entièrement modernisé l'intérieur il y a quelques années, et je crois que le public est satisfait.

**Mr. Taylor (Bow River):** Peut-être est-ce personnel, mais je n'aime pas ces avions. Je voudrais qu'ils soient tous remplacés, mais d'autres les aiment peut-être. Il me semble que chaque fois que je prends un DC-9, mes oreilles se bouchent. Cela ne se produit jamais dans un 727 ou un 1011, mais lorsque je descends d'un DC-9, je ne peux invariablement plus rien

[Text]

is saying. I do not know whether it is something about the conditions of the DC-9 or what, but I have heard other people complain about the same thing. I do not suppose there is any answer to that.

I would like to raise another point before my time is up. What is the difference in cost of your ticket offices, where you have a supervisor who greets everybody and tells you to sit down and wait until she calls you, compared with the ticket machine where you have a number. There, you can see when you are going to be called, as in Toronto where there is a ticket machine. But in Ottawa you have a supervisor. What is the difference in cost? Or has a comparison ever been made?

**Mr. Jeannot:** Well, that is a very specific. We are talking about one individual in some offices where perhaps the variety of services offered is such that there may be an advantage, and that is a very limited thing. We have that in very few offices. Now, it may be simply a function here that the variety of specializations in that office is such that people are simply directed, so that they do not queue up at the wrong counter. It is a public service convenience to help out at peak times. I think it would be very difficult to put much of a significant price on it. This may involve only two or three people throughout our system. It is a very limited activity.

**Mr. Taylor (Bow River):** Well, I prefer the ticket machines. It seems in Ottawa you sit down and everybody is working at all the counters. One of them gets through, but the supervisor is reading a book or doing something else and you sit there for five minutes waiting for the supervisor to look up and see there is a counter empty. But in Toronto your number comes up and away you go. I certainly prefer the number, personally. I do not want to seem full of beefs because generally speaking I like Air Canada. They are doing good service. But, as I mentioned before, the little foxes spoil the vines, and if we can improve those we will even have more customers.

**Mr. Jeannot:** Thank you, Mr. Taylor.

**The Chairman:** Mr. Taylor, before calling on Mr. Angus, I just wonder if I could usurp the chairman's role and ask a few questions. One more or less extends Mr. Angus' line of questioning. Then I would be interested in a couple of others. One perhaps is a vine question, along the line of Mr. Taylor's.

• 1135

Talking about load factors, I want to mention two domestic and then go to one international. Many years ago, as a new member of this Transport committee, I remember Air Canada was before us. I forget just exactly who the president was. It was not Mr. Taylor; I think it was your predecessor. But I asked some questions about the load factor in the different regions of the country, and certainly Atlantic Canada.

To fly from Halifax to Toronto-Montreal is obviously a lot quicker than taking the train. We had one of the higher-

[Translation]

entendre. Je ne sais pas si cela tient au DC-9, mais j'en ai entendu beaucoup se plaindre de la même chose. Je suppose qu'il n'y a pas de réponse à cette question.

Je voudrais vous en poser une autre avant d'être à court de temps. Lorsque vous entrez dans certaines agences d'Air Canada, un préposé vous accueille, vous dit de vous asseoir et d'attendre qu'elle vous appelle; dans certaines autres, vous êtes prié de prendre un numéro, ce qui vous permet de voir quand vous allez être appelé, comme c'est le cas à Toronto. Mais à Ottawa, un préposé vous accueille. Ma question est la suivante: Quelle est la différence de coût? L'avez-vous déjà établie?

**M. Jeannot:** Votre question est très précise. Dans certaines agences, un préposé offre peut-être toute une série de services, ce qui peut constituer un avantage; mais c'est le cas de très peu d'agences. Il se peut tout simplement que les services offerts sont tels que l'on préfère orienter les gens, pour qu'ils ne fassent pas la queue au mauvais endroit. C'est un service public que nous offrons lorsque beaucoup de gens attendent. Il nous serait très difficile, je crois, d'en fixer le prix. Cela ne se fait que dans deux ou trois agences peut-être. C'est très limité.

**M. Taylor (Bow River):** Personnellement, je préfère les machines. À Ottawa, on vous fait asseoir car tous les préposés sont occupés. Un d'entre eux se libère, mais le responsable est en train de lire un livre ou de faire autre chose et vous êtes obligé d'attendre des minutes entières qu'il lève la tête pour voir qu'un des préposés est libre. Mais à Toronto, lorsque votre numéro sort, vous allez automatiquement au guichet désigné. Je préfère ce système, personnellement. Je ne voudrais pas vous donner l'impression que je critique tout, car, en général, j'aime voyager sur Air Canada. Les services qu'il offre sont bons. Mais comme je l'ai dit, ce sont les petits détails qui importent, et si nous pouvions améliorer le système, le nombre de clients augmenterait.

**M. Jeannot:** Merci, monsieur Taylor.

**Le président:** Monsieur Taylor, avant de donner la parole à M. Angus, permettez-moi d'usurper le rôle du président et de vous poser quelques questions. L'une d'entre elles s'apparente plus ou moins à ce que disait M. Angus. Et je voudrais vous en poser deux autres ensuite. Je voudrais revenir sur cette question de vin dont a parlé M. Taylor.

Parlant de l'achalandage, je voudrais vous parler de deux cas locaux et d'un cas international. Il y a plusieurs années, lorsque j'étais nouvellement membre du présent Comité des transports, je me souviens d'un témoignage de la société Air Canada. J'oublie qui était le président à l'époque. Ce n'était pas M. Taylor; c'était peut-être votre prédécesseur. Quoi qu'il en soit, je lui ai posé quelques questions à propos de l'achalandage dans différentes régions du pays, particulièrement dans les provinces Atlantiques.

Pour se rendre de Halifax à Toronto ou Montréal, il est évidemment beaucoup plus rapide de prendre l'avion que le



**[Texte]**

density load factors in the regions of Canada, and yet at that time we had very poor service. I am very glad, and acknowledge the requests of different members from Atlantic Canada, that when you cut back and consolidated and rationalized flights a couple of years ago, you over-rationalized, as far as I am concerned, because we then really were packed into those DC-9s. Quite frankly, I imagine that is why EPA-CP started to drool a little with the potential loads that might come out of Halifax into Upper Canada, as we call it even yet.

First, do you have figures on the various load factors in the different regions of the country, and where does Atlantic Canada fit? Second, what is your load factor in the Montreal-Toronto Rapidair system? I have been in Montreal and Toronto, not on the weekends, necessarily. But you fly that fast service, and of course, I know there are many other competing routes, but you used to have the big DC-8 flying that route. Perhaps it was connecting with an international flight out of Toronto, but it seemed to be pretty darned empty the few times I took it. So I would like to know what your load factor is there over a period of time.

Also, there is something you have mentioned in your statement that no member has asked about. Of course, Mr. Forrester might have if he had stayed around. He was your guest on that Singapore inaugural flight, Mr. Jeannot. How are you doing on the Singapore flight? Again, what about the load factor there, both starting and stopping, and/or what is happening in between?

Those are questions I hope perhaps you could think about and give us answers to. Perhaps you can send the answers in a letter. Frankly, I wonder if you do not have the information there now.

Have you ever made a survey of the demonstration for safety that everyone goes through by rote to find out, after they show how you fasten a safety belt, after they show you how the thing comes out of the top so you can stick it on your nose if you have to decompress pretty quickly, whether or not the passengers understand it?

Perhaps it is because of the bilingual nature of the country. Flying south of the border with other airlines where there is just one language, there is less jarring noise in the old ear of the passenger, even with that type of demonstration. Of course, some airlines have photographs or a little film showing what the passengers are supposed to look at. I agree with Mr. Taylor that Air Canada is a very good airline, but frankly, I do find the noise factor internally is more than other airlines. I really have often wondered, when your stewards and your flight attendants are going through that necessary thing, I guess through CTC, if there has ever been any monitoring of the thing to find out if passengers really understand what they were just shown. That was another question.

**[Traduction]**

train. Notre facteur d'achalandage était l'un des plus élevés de toutes les régions du Canada, et pourtant nous recevions alors un très mauvais service. Je reconnais et j'accepte les requêtes des différents députés des provinces Atlantiques qui affirment que lorsque vous avez consolidé et rationalisé le service aérien il y a quelques années, vous avez été trop loin, quant à moi; les DC-9 étaient toujours bondés. J'imagine que c'est la raison pour laquelle EPA-CP ont commencé à envier le potentiel d'achalandage de Halifax vers le Haut-Canada, comme nous l'appelons encore aujourd'hui.

D'abord, je voudrais savoir si vous avez des données sur les facteurs d'achalandage dans les diverses régions du pays. Où se situent les provinces Atlantiques? Deuxièmement, quel est le facteur d'achalandage du système Rapidair entre Montréal et Toronto? Je me suis rendu à Montréal et Toronto, pas nécessairement pendant la fin de semaine. Vous offrez ce service rapide, et je sais qu'il y a beaucoup d'autres concurrents, mais auparavant vous utilisiez les gros DC-8 pour ce circuit. Vous faisiez peut-être la correspondance avec un vol international partant de Toronto, mais il me semble que les quelques fois où j'ai pris cet avion, il était assez vide. Je voudrais savoir donc quel est le facteur d'achalandage pour une certaine période.

Vous avez également mentionné quelque chose dans votre déclaration qui n'a fait l'objet d'aucune question. Évidemment M. Forrester l'aurait peut-être fait s'il était resté avec nous. Il était votre invité lors du vol inaugural vers Singapour, monsieur Jeannot. Ce vol sur Singapour est-il populaire? Quel est le facteur d'achalandage, tant dans un sens que dans l'autre et entre les deux?

Vous pourriez peut-être prendre ces questions en délibéré pour nous donner une réponse. Vous pourriez peut-être envoyer vos réponses dans une lettre. Je me demande si vous avez cette information ici maintenant.

Avez-vous déjà fait une enquête pour déterminer si les passagers comprennent bien la démonstration des mesures de sécurité que tout le monde se fait débiter par cœur? Après qu'on vous ait montré comment attacher une ceinture de sécurité et comment le petit bidule tombe du plafond et comment on doit se l'appliquer sur le nez s'il y a une décompression soudaine, savez-vous si les gens comprennent?

C'est peut-être en raison de la nature bilingue du pays. Lorsqu'on prend l'avion avec une autre ligne aérienne au sud de la frontière où il n'y a qu'une langue, il y a moins de bruit éclatant dans l'oreille usée du passager, même avec ce type de démonstration. Évidemment, certaines lignes aériennes ont des photos ou un petit film montrant aux passagers ce qu'ils sont censés faire. Je reconnais comme M. Taylor qu'Air Canada est une très bonne compagnie aérienne, mais en toute honnêteté, je trouve que le bruit à l'intérieur de l'habitacle est plus élevé que chez d'autres compagnies aériennes. Lorsque vos hôtesses et vos agents de bord nous font cette nécessaire démonstration, probablement imposée par la CCT, je me suis souvent demandé si on avait fait une enquête pour déterminer si les passagers comprennent vraiment ce qu'on leur explique. Voilà une autre question.

*[Text]*

Of course, you made an interesting comment about Mirabel. I would like perhaps to come back to that in another round after Mr. Angus has a question. What is your tender policy? We ran into this with CN. Dr. LeClair was a very experienced person before committees with his vast experience in the Public Service, and quite frankly, as far as I was concerned he gave us the old information about why you could not disclose tender policy even though that does not conform to Public Works and the disclosure of public tenders with the public taxpayers' money. I would like to know what your tender policy is.

Quite frankly, as far as this committee is concerned, I have already written the Minister of Transport because Dr. LeClair—if you have not been advised, you most likely will know or should know—said that was a board of directors direction that they could not disclose it, which I frankly do not accept at all. But I did write the Minister of Transport. Frankly, I believe that in public corporations, as in the Public Service, there should be a form of disclosure as to who gets the tender, what price was paid and then the range of other bids; not necessarily the bid per tender, which might involve some problems in competition—at the moment I am not satisfied that it does, but I can understand perhaps from competition points of view—but to give the winning tender, who won it and what the price was and then the range of the other bids.

• 1140

Now, those are just a few. I have many more questions here.

Here is one that came up the other day. You have a charter service, I understand. In fact, I know specifically of what I am speaking. About a year ago a client contacted Air Canada for world-wide tours, and it was going to be on a regular basis. You staffed the plane, and the crew for the tour was picked strictly on seniority. Even though the main language used on the tour was going to be Spanish, and you had Spanish employees on your staff who could have been flight attendants or stewards or whatever but they did not have the seniority, other flight attendants and stewards got to go on this world tour. But then you lost the business and you never got it back. I would like to know at some time what your policy is with that type of situation. Are the positions just given on the basis of seniority without regard to the client and the client's interest?

Those are a few, but I am very interested in the Atlantic load factors.

**Mr. Jeannot:** Mr. Chairman, I will try to respond to some of those questions and will make available the statistics which we may not have with us at this point in time.

*[Translation]*

Evidemment, vous avez fait une intéressante observation à propos de Mirabel. Je voudrais y revenir au prochain tour quand M. Angus aura posé ses questions. Quelle est votre politique en matière d'appel d'offres? Nous avons posé la même question au CN. M. LeClair a une longue expérience des comités de même que de la Fonction publique; à mon avis, je pense franchement qu'il nous a répété le vieux baratin voulant qu'on ne peut rendre publique la politique sur les appels d'offres, et qu'on ne peut révéler les offres qui ont été faites avec l'argent des contribuables, quoique cela ne soit pas conforme à ce que fait le ministère des Travaux publics. Je voudrais donc connaître votre politique en matière d'appel d'offres.

Quant au présent Comité, j'ai déjà écrit au ministre des Transports car M. LeClair—si vous ne l'avez pas appris, vous le saurez bientôt ou vous devriez le savoir—nous a affirmé que le conseil de direction avait décidé de ne pas rendre publique cette politique, ce que je n'accepte pas du tout. Cependant j'ai écrit au ministre des Transports. Je pense franchement que dans le cas des sociétés publiques, de même que dans la Fonction publique, on devrait d'une manière quelconque révéler qui obtient le contrat, quel prix a été payé et quelle est la fourchette des prix offerts par d'autres soumissionnaires; on ne révélerait pas nécessairement le montant soumissionné par chacun, ce qui pourrait causer des problèmes sur le plan de la concurrence—pour l'instant je ne suis pas convaincu qu'il en soit ainsi, mais je comprends qu'il puisse y avoir des problèmes de concurrence—mais on pourrait dire qui a remporté le contrat, quel prix a été soumissionné et dans quelle fourchette se situent les autres prix soumissionnés.

Ce ne sont là que quelques questions. J'en ai encore beaucoup d'autres.

En voici une qui a été soulevée l'autre jour. Je crois que vous offrez un service de vols nolisés. De fait, je sais précisément de quoi je parle. Il y a environ un an un client a contacté Air Canada pour l'organisation de tournées autour du monde qui devaient être faites de façon régulière. L'équipage pour ces tournées a été choisi strictement en fonction de l'ancienneté. Même si la langue utilisée principalement dans ces tournées devait être l'espagnol, et même si vous aviez des employés hispanophones qui auraient pu être agents de bord ou hôtesse mais qui n'avaient pas toutefois l'ancienneté voulue, d'autres agents de bord et d'autres hôtesses ont été choisis pour cette tournée. Cependant vous avez perdu ce client qui n'est jamais revenu. Je voudrais savoir quelle est votre politique relativement à ce type de situation. Ces postes sont-ils accordés uniquement en fonction de l'ancienneté sans tenir compte des clients ou de leurs intérêts?

Ce ne sont là que quelques questions, mais je suis particulièrement intéressé par le facteur d'achalandage dans les provinces Atlantiques.

**M. Jeannot:** Monsieur le président, je vais tenter de répondre à certaines de ces questions et je communiquerai plus tard les statistiques que nous n'avons peut-être pas en main à l'heure actuelle.

**[Texte]**

Taking your questions in reverse order—the last one on the charter services—I am not familiar with the event you are quoting, but we did have recently a world tour with one of the travel agency chains that had actually leased a 747, which I understand was quite successful. There may have been a previous one that failed, perhaps for the reasons you have indicated. We will look it up.

The last world tour did involve some Spanish-speaking countries, but a lot of them were not, because it involved the Far East and the Middle East, as well as through Europe, and so on. In many cases we are able to discuss with our unions, particularly with the flight attendants, the language requirements, and we have generally found them to be co-operative, although there is no doubt that seniority is an important dimension.

Mr. Linder may want to elaborate on that if he has any comments to add on the question of bidding, specifically with language requirements.

In the case of our international services on a scheduled basis, we have certainly had co-operation from our flight attendant union to ensure that the necessary linguistic capabilities are present on board.

Our tender policy, to move on to another question, is one of going to public tenders in almost all cases. There may be some very specific extremely technical things that do not lend themselves to very wide calls for tendering.

We always discuss with the board the various candidates, the selected firm, the price of that firm and the range. I do not see any problem in most cases in making that public. It is usually part of the minutes of the board. That document is certainly not widely distributed, but we do not see any difficulties in . . .

**The Chairman:** If I were to ask you for a particular tender, you would give the information?

**Mr. Jeannot:** Yes. I do not think we would have any problem with that.

**The Chairman:** That is exactly the situation with CN and the exposition of CN in Expo '86. That was what brought the questions. It was an interesting thing, because we had not really explored it with different Crown corporations before. But anyway I am glad you say that if there is a situation that information and the range of other bids would be available.

**Mr. Jeannot:** On load factors, Mr. Chairman, I am afraid I do not have readily available details of load factors. We have them in broad groups, but we will gladly make available, for you and the committee, load factors between, say, Toronto and Montreal and Atlantic Canada points. We would make this available perhaps for the last year by quarter, or by month. How would you . . .

**[Traduction]**

En commençant par la dernière question—celle portant sur les vols nolisés—je n'ai pas entendu parler de l'événement auquel vous faites allusion, mais nous avons récemment organisé un tour du monde avec une des chaînes d'agences de voyage qui de fait avait loué un appareil 747; on me dit que l'expérience a été très réussie. Il est possible qu'une expérience précédente ait échoué, peut-être pour les raisons que vous avez mentionnées. Nous allons examiner la question.

Le dernier tour du monde comprenait la visite de plusieurs pays hispanophones, mais également de beaucoup d'autres pays qui ne tombaient pas dans cette catégorie, par exemple le Moyen-Orient, l'Extrême-Orient, de même que l'Europe, etc. Dans bien des cas, nous avons pu discuter des exigences linguistiques avec nos syndicats, particulièrement celui des agents de bord; ils ont généralement été coopératifs, quoi qu'il ne fasse aucun doute que l'ancienneté est un aspect important.

M. Linder voudra peut-être en dire plus sur cette question s'il veut faire des observations à propos des appels d'offres, particulièrement en ce qui a trait aux exigences linguistiques.

Quant à nos services internationaux réguliers, nous obtenons certainement la collaboration de nos agents de bord pour nous assurer que nous disposons à bord des compétences linguistiques nécessaires.

Pour passer à une autre question, notre politique en matière d'appel d'offres est la suivante: nous faisons un appel d'offres dans presque tous les cas. Dans certains cas très précis et d'une extrême technicité, il se peut qu'il ne soit pas pratique de faire un appel d'offres général.

Au Conseil de direction, nous discutons toujours des divers candidats, de la société choisie, du prix qui nous est fait et de l'éventail des prix soumissionnés. Je ne vois pas pourquoi dans la plupart des cas ces renseignements ne pourraient être rendus publics. Cela fait habituellement partie des comptes rendus des délibérations du Conseil. Ce document ne fait pas l'objet d'une vaste distribution, mais nous ne voyons aucune difficulté à . . .

**Le président:** Si je vous demandais des renseignements sur une offre en particulier, vous me les donneriez?

**Mr. Jeannot:** Oui. Je n'y vois aucune difficulté.

**Le président:** C'est exactement la situation en ce qui a trait au CN et à son pavillon à l'Expo 86. C'est ce qui a suscité ces questions. C'était très intéressant car nous n'avions pas vraiment posé ces questions aux diverses sociétés d'État auparavant. Quoi qu'il en soit, je suis heureux de vous entendre dire qu'il est possible d'obtenir des renseignements sur ces questions.

**Mr. Jeannot:** Quant aux facteurs d'achalandage, monsieur le président, je crains bien de ne pas avoir sous la main des renseignements aussi détaillés. Nous avons des données générales, mais nous serions heureux de vous fournir les facteurs d'achalandage entre Toronto, Montréal et les provinces Atlantiques, par exemple. Nous pourrions vous communiquer cette information pour la dernière année, par trimestre ou par mois. Comment préférez-vous . . .



[Text]

• 1145

**The Chairman:** Perhaps figures to give us some perspective, because this was several years ago. I do not care about the quarters, I am just thinking of a yearly . . . well, two or three years; Atlantic Canada to Upper Canada—that is primarily Toronto, I guess—and Montreal, and also your load factor separately. It is not Montreal-Toronto-Atlantic Canada; it is Atlantic Canada to, in effect, Montreal-Toronto, and then separately the Rapidair thing between Montreal and Toronto.

**Mr. Jeannot:** Okay. We will make this available as soon as we can within the next few days. Generally speaking, in the case of Rapidair it hovers around a 64% load factor, which of course is made up of some very, very full flights at peak time. At other times, of course, some flights are very light.

Again, we will try to make available for you some specific statistics on the Singapore-Bombay sector. It has been growing well. It is a new venture for us. But just in very general terms, what our experience has been to date is that the loads between London and Bombay and Bombay and Singapore have been better than we anticipated; whereas our ability to capture through traffic between London and Singapore has been not quite as good as we had hoped for to date. This is a route which that depends heavily on the combination of all these markets, the Canada to Europe market, the Canada to southeast Asia market, as well as the U.K. to India market and the Singapore market, and as well as the market between India and Singapore. All these markets are pulled together and the totality of those so far is encouraging for us. We will make some of these numbers available. But we have had already some flights that have been totally full. So that is very satisfying.

**The Chairman:** And what about the survey on the demonstration for safety that precedes every lift-off?

**Mr. Jeannot:** We ourselves have not taken any survey of retention of safety features. We know that with the seasoned traveller it is a source of annoyance, but of course we are bound by the Ministry of Transport to make these instructions available. We have films, you may have noted, on some of our wide bodies—we started with the 767s and the 1011s particularly—now available not only in French and in English but also in sign language for those who have difficulty in hearing. This is definitely the trend we want to move to, as it relieves the flight attendants and also ensures a great deal of consistency in all languages.

**The Chairman:** Well, I guess the last is a very large one. Mirabel. With your experience in the airlines in a professional capacity—and I read your speech with interest and know the Minister made a comment on it, too, and you are before the committee—I would, as perhaps other members would, like to have the value of your thoughts and opinion on Mirabel.

[Translation]

**Le président:** Vous pourriez peut-être nous donner des chiffres qui nous permettraient d'avoir une certaine perspective, car c'était il y a plusieurs années. L'information par trimestre ne m'intéresse pas tellement. Je pense surtout à des données annuelles . . . peut-être sur deux ou trois ans, les provinces Atlantiques par rapport au Haut-Canada—essentiellement Toronto, j'imagine—et Montréal, et je voudrais également connaître votre facteur d'achalandage séparément. Il ne s'agirait donc pas d'informations sur la liaison Montréal-Toronto-provinces de l'Atlantique, ce serait plutôt provinces de l'Atlantique vers Montréal-Toronto, puis distinctement, l'achalandage du circuit Rapidair entre Montréal et Toronto.

**M. Jeannot:** D'accord, nous vous communiquerons ces renseignements le plus tôt possible au cours des prochains jours. En termes généraux, dans le cas de Rapidair, l'achalandage est d'environ 64 p. 100, ce qui est évidemment constitué de vols très très chargés aux heures de pointe. À d'autres moments, évidemment, certains vols sont assez peu fréquentés.

Nous essaierons de vous obtenir également des renseignements précis sur le circuit Singapour-Bombay. La tendance est favorable. Pour nous, c'est une nouvelle expérience. Dans l'ensemble, jusqu'à maintenant, l'achalandage entre Londres et Bombay, de même qu'entre Bombay et Singapour, a été meilleur que ce que nous avions prévu; d'autre part, nous n'avons pas réussi aussi bien que nous l'avions espéré à attirer la clientèle voyageant entre Londres et Singapour. La réussite sur ce circuit dépend largement d'une combinaison de tous ces marchés, le marché du Canada à l'Europe, du Canada à l'Asie du Sud-Est, du Royaume-Uni à l'Inde et à Singapour, de même sur les déplacements entre l'Inde et Singapour. Tous ces marchés sont regroupés et jusqu'à maintenant, dans l'ensemble, les résultats sont encourageants. Nous allons vous communiquer ces données. Nous avons déjà connu des vols complets. C'est très satisfaisant.

**Le président:** Qu'en est-il d'une enquête sur l'efficacité des démonstrations de sécurité précédant chaque décollage?

**M. Jeannot:** Nous n'avons pas nous-mêmes fait d'enquête sur l'efficacité de ces démonstrations. Nous savons que cela embête ceux qui voyagent beaucoup, mais évidemment le ministère des Transports nous oblige à communiquer ces instructions. Comme vous l'avez peut-être remarqué, nous présentons des films dans certains de nos gros porteurs—qui sont maintenant disponibles non seulement en français et en anglais, mais également en langage gestuel pour les malentendants. C'est certainement l'orientation que nous adoptons, puisque cela soulage les agents de bord et cela permet une grande uniformité du message dans toutes les langues.

**Le président:** Ma dernière question porte sur un sujet important: Mirabel. À la lumière de votre expérience professionnelle dans le domaine de l'aviation commerciale—j'ai lu votre discours avec intérêt et je sais que le ministre y a fait allusion également; vous êtes maintenant devant ce Comité—

[Texte]

**Mr. Jeannot:** Mr. Chairman, Mirabel is, as I think we have said many times publicly, a very excellent airport and Dorval is a very excellent airport. Montreal has two excellent airports, and perhaps that is the difficulty in itself. The Montreal community, I think, is well served by these two airports, but you are well aware that the importance of traffic through cities is not just a function of the locally generated traffic but also of the traffic the city can draw because of its hub capabilities and its hub qualities. Hubbing is an important phenomenon in the United States, and by driving traffic through a city, one is often able to concentrate and increase the number of services available. This is, of course, something which the Europeans have had for years. This is the power of the major gateways: Frankfurt or Zurich or Amsterdam and so on.

• 1150

So the fact that Montreal has two excellent airports separated by 30-odd miles makes it difficult for the international hub of Montreal and the domestic hub of Montreal to be tightly interlinked. It is not a problem that can be resolved very easily, obviously.

**The Chairman:** Just as a matter of curiosity—it should have been asked many years ago, and perhaps it was, and Mr. Taylor may have answered it; I do not know—as a Crown corporation, the flag carrier for Canada, was Air Canada ever consulted by DOT about the placement of Mirabel where it was and what it would do to this hub concept you just mentioned?

**Mr. Jeannot:** Mr. Taylor may want to add to this; maybe he should, because he was more involved than I was.

**The Chairman:** How do you get a white elephant like this, with so many experienced people like yourselves, and also the DOT with officials in it to ...

**Mr. Angus:** The Liberals were in charge.

**The Chairman:** We will not get political. We will try to stay sensible. I must say, I do not know if the question was asked. Perhaps it has been asked. I have not heard it asked before. But you would have thought Air Canada, being the no. 1 carrier in Canada—and this is right next door to its headquarters in Montreal—would have had input into a decision that created a brand new airport in the pastures of Quebec. I will not ask you what you said; but I may get to that.

**Mr. C. Taylor:** I can anticipate your next question, Mr. Chairman.

The industry was approached at that time about a second airport in the Montreal region, and the industry expressed its view about a second airport.

**The Chairman:** Did you then express any view, as the Crown corporation involved in the Government of Canada, separate

[Traduction]

tout comme d'autres membres, j'aimerais connaître votre opinion sur Mirabel.

**M. Jeannot:** Monsieur le président, comme nous l'avons dit très souvent publiquement, Mirabel est un excellent aéroport, tout comme Dorval. Montréal a donc deux excellents aéroports, et c'est peut-être là la difficulté. Je pense que la communauté montréalaise est bien desservie par ces deux aéroports, mais vous savez très bien que l'achalandage aérien d'une ville n'est pas uniquement fonction des besoins locaux, mais également de ce que la ville peut attirer en sa qualité de plaque tournante. Ce phénomène des plaques tournantes est très important aux États-Unis et en accroissant le trafic aérien dans une ville, il est parfois possible de concentrer et d'augmenter les services disponibles. Évidemment, c'est une pratique bien connue des Européens depuis plusieurs années. C'est là l'avantage des grands ports d'entrée: les Francforts, les Zurichs ou les Amsterdams, etc.

Le fait que Montréal ait deux excellents aéroports à environ 30 milles de distance l'un de l'autre rend très difficile d'établir un lien étroit entre la plaque tournante internationale et la plaque tournante nationale que constitue Montréal. C'est évidemment un problème assez difficile à résoudre.

**Le président:** Par pure curiosité—on aurait dû poser cette question il y a plusieurs années, et on l'a peut-être fait; M. Taylor y a peut-être répondu; je ne sais pas—comme société d'état jouant le rôle de porte-étendard du pays, Air Canada a-t-elle été consultée par le ministère des Transports au sujet de l'emplacement de Mirabel et de l'effet de cet emplacement sur ce concept de plaque tournante dont vous avez parlé?

**M. Jeannot:** M. Taylor voudra peut-être répondre; il devrait peut-être le faire parce qu'il a participé plus que moi à cette affaire.

**Le président:** Comment peut-on construire un éléphant blanc de cette taille, malgré la présence de gens expérimentés comme vous, de même que les agents du ministère des Transports ...

**M. Angus:** Les Libéraux étaient au pouvoir.

**Le président:** Demeurons apolitiques. Tentons d'être raisonnables. Je ne sais pas si on a posé cette question déjà. C'est possible. Je ne l'ai jamais entendu auparavant. Puisque Air Canada est le premier transporteur aérien du pays par son importance, puisque l'aéroport est situé à deux pas de son quartier général à Montréal, on se serait attendu à ce que la Société ait un mot à dire dans la décision de créer un tout nouvel aéroport dans les pâturages du Québec. Je ne vous demanderai pas ce que vous avez dit, mais j'y reviendrai.

**M. C. Taylor:** Je devine votre prochaine question, monsieur le président.

À cette époque, on a demandé l'opinion de l'industrie relativement à la création d'un deuxième aéroport dans la région de Montréal; l'industrie a donné son opinion à ce sujet.

**Le président:** À titre de société d'État appartenant au gouvernement du Canada, avez-vous fait part d'une opinion

[Text]

and apart from the industry? First, did you, as the Crown corporation, express any view to the Department of Transport or the Minister of Transport?

**Mr. C. Taylor:** Yes, we did.

**The Chairman:** And did your view coincide with the air industry view?

**Mr. C. Taylor:** Yes, it did.

**The Chairman:** And was it positive or negative?

**Mr. Forrestall:** You do not have to answer that.

**The Chairman:** Yes, you do. I am not asking for the details. But this is past history. This is you as the president then; the air industry. It is a matter of record. I imagine we could get it another way. I am aware of some of the background. I am not immune to some of the political realities of the day. But I am interested, so that we do not have this problem happening again.

**Mr. C. Taylor:** We were asked about two airports, Mr. Chairman, both about the second airport in Quebec and about the second airport in Toronto. The industry and ourselves were of one mind; and in both cases I think our views are well known. We said the Canadian market and the Canadian cities and the communities being served could best be served from one airport.

**The Chairman:** Thank you very much.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, looking at the clock and the reams of paper I have here, perhaps we could do a little business before I enter my questions.

Mr. Benjamin will be arriving just before Question Period, and I know he has a number of major items of concern that he would like to raise with Air Canada. I have a number as well, which I will start immediately. But I would like at this point to suggest that we do meet at 3.30 p.m.

I have checked. The House is still playing around in Committee of the Whole with the borrowing authority. We have the spousal allowances back-up, and I suspect that matters relating to transport might be much later in the day than we earlier anticipated.

**The Chairman:** Mr. Angus, you put your questions and get your business on the table, because right now the Chair is not disposed to meet at 3.30 p.m. We are here just through your good grace, quite frankly. So many things are going on this afternoon that I think it is going to be futile to try to have a meeting. Let us try to get as much information as we can.

We held up Air Canada for Mr. Benjamin when he was visiting Passendale and Ypres and the other battlefields of Europe for three weeks with Mr. Hees. He wanted to be here; I am a little disappointed he is not here today. But I am certainly not disposed, with this group of doughty soldiers here this morning, to fulfil the mandate of examining Air Canada to prolong the process tortuously this afternoon at 3.30 p.m.

[Translation]

distincte et séparée de celle de l'industrie? Tout d'abord, à titre de société d'État, avez-vous fait connaître votre opinion au ministre des Transports ou au ministre responsable?

**M. C. Taylor:** Oui, nous l'avons fait.

**Le président:** Cette opinion était-elle la même que celle exprimée par les représentants de l'industrie en général?

**M. C. Taylor:** Oui.

**Le président:** Était-ce une opinion favorable ou défavorable?

**M. Forrestall:** Vous n'avez pas à répondre à cette question.

**Le président:** Oui, vous devez répondre. Je ne vous demande pas de détails. Cela fait partie du passé. Vous étiez alors président; il y avait l'industrie aérienne. C'est de l'histoire maintenant. Je présume que nous pourrions obtenir cette information d'une autre manière. Je connais certains renseignements de base. Je n'écarte pas certaines des réalités politiques de l'époque. Cependant la question m'intéresse car je voudrais éviter qu'un tel problème se reproduise.

**M. C. Taylor:** On nous a demandé ce que nous pensions de la création de deux aéroports, monsieur le président; d'abord un deuxième aéroport à Québec, puis un deuxième aéroport à Toronto. Nous étions d'accord avec les représentants de l'industrie; dans les deux cas, je pense que nos opinions étaient bien connues. Nous avons dit que le marché canadien, les villes et les communautés canadiennes seraient le mieux servis à partir d'un seul aéroport.

**Le président:** Merci beaucoup.

**M. Angus:** Monsieur le président, en regardant l'horloge et la pile de papiers que j'ai ici, nous pourrions peut-être régler certaines affaires avant que j'aborde mes questions.

M. Benjamin arrivera un peu avant la période des questions et je sais qu'il veut poser plusieurs questions importantes aux représentants d'Air Canada. Moi aussi j'ai plusieurs questions et je commence immédiatement. Cependant je propose maintenant que nous nous réunissions à nouveau à 15h30.

J'ai vérifié. La Chambre discute toujours en comité plénier du pouvoir d'emprunt. La discussion sur les allocations aux conjoints dure toujours et je présume que les questions relatives au transport seront soulevées beaucoup plus tard que nous l'avions prévu.

**Le président:** Monsieur Angus, posez d'abord vos questions et présentez-nous vos préoccupations parce que pour l'instant je ne suis pas disposé à convoquer une réunion pour 15h30. En toute honnêteté, nous sommes là principalement par vos bons offices. Il y a tellement de choses prévues pour cet après-midi que je croirais futile de convoquer une réunion. Essayons d'obtenir autant d'informations que possible.

Nous avons retardé le témoignage d'Air Canada pour M. Benjamin lorsqu'il visitait Passendale et Ypres, de même que les autres champs de bataille d'Europe pendant trois semaines avec M. Hees. Il voulait être présent; je suis un peu déçu qu'il ne soit pas ici aujourd'hui. Considérant le groupe de vaillants soldats présents ici ce matin, je ne suis certainement pas disposé à prolonger la torture par une réunion à 15h30 cet



[Texte]

**Mr. Angus:** It is very interesting, though. They will not be dull subjects.

**The Chairman:** We will have them back.

• 1155

**Mr. Angus:** Then perhaps, Mr. Chairman, I can ask the president or the chairman what the status of the proposed closure of the Saskatoon and Regina reservation offices is.

**Mr. Jeannot:** We have been re-examining the situation. We indicated some time ago that some substantial savings could be achieved by consolidating these two reservations offices in Winnipeg. But since then we have re-opened the question and we have been examining ways of achieving similar savings without proceeding with the closure of the two offices. At this point in time we have not completed that study. It involves looking at alternative ways; it involves looking at communications costs; it involves different ways of serving the local population as such.

**Mr. Angus:** It is my understanding that you have had an offer or a suggestion from SaskTel with regard to a reduction in long distance charges. Is that correct? Have you had an opportunity to follow that up as part of your considerations?

**Mr. Jeannot:** I understand that some of my officers have had some discussions with SaskTel about what possibilities exist in that area. I personally do not have enough information yet on that subject. Perhaps Mr. Linder may have more details or perhaps he may not, but we have had some discussions with them. At this point in time I cannot tell you whether or not we have some final numbers.

**Mr. Linder:** Through the Chair, Mr. Angus. No, we have not had any final numbers. We have examined the possibility of getting more favourable rates from the telephone company. They have indicated some willingness to move to help us, but we have not had any final numbers. And it will be played into our current evaluation.

**Mr. Angus:** Is it true that both the Saskatoon and Regina offices had the lowest cost per reservation of any other office in your system?

**Mr. Jeannot:** I cannot really answer you on that point. Our reservations systems are fairly standard. The cost is fairly standard across the country and sometimes it could differ on the basis of the actual leases and rents that we have there, but generally speaking the equipment that we use per individual is standard and is the same. The rate of pay is the same, so the differences between one office and another would be a function of local conditions such as local rent at that point in time. Also, perhaps, volume to some extent as greater productivity is possible under certain circumstances and some others. Again, I do not think we keep statistics in this regard in that particular fashion.

**Mr. Angus:** But surely that kind of information would be extremely valuable in analysing the value of each individual office and that is the kind of information you would have

[Traduction]

après-midi pour respecter notre mandat d'étudier les faits et gestes d'Air Canada.

**M. Angus:** Cependant c'est très intéressant. Ce ne serait pas des questions ennuyantes.

**Le président:** Les témoins reviendront.

**M. Angus:** Je pourrais alors peut-être, monsieur le président, demander au président où en est le projet de fermeture des bureaux de réservation de Saskatoon et Regina.

**M. Jeannot:** Nous avons remis la question à l'étude. Nous avons fait savoir il y a quelque temps qu'il serait possible de faire des économies considérables si l'on faisait une fusion de ces deux bureaux à Winnipeg, mais entre-temps, nous avons réexaminé la question en essayant de réaliser des économies du même ordre sans pour autant fermer les deux bureaux. Cette étude n'est pas encore terminée, car elle nous oblige à examiner des solutions de rechange, les coûts des communications et les différents moyens d'assurer à la population locale la prestation de nos services.

**M. Angus:** Je crois savoir que SaskTel vous a fait une proposition portant sur une réduction des tarifs interurbains. Est-ce exact? Avez-vous songé à vous pencher sur cette possibilité dans le cadre de votre étude?

**M. Jeannot:** Certains de mes collaborateurs ont discuté avec SaskTel des possibilités qui s'offrent en la matière, mais personnellement je n'ai pas encore reçu suffisamment d'information sur le sujet. Il se peut, mais il n'est pas certain, que M. Linder ait plus de renseignements sur la question, mais nous en avons discuté avec sa société. Je ne puis vous dire, à ce stade, si nous avons ou non des chiffres définitifs.

**M. Linder:** Si le président le permet, je voudrais vous répondre, monsieur Angus. Non, nous n'avons pas de chiffres définitifs, mais nous avons examiné la possibilité d'obtenir de la compagnie téléphonique des tarifs plus favorables, et elle a manifesté sa bonne volonté. Mais il sera tenu compte, dans notre évaluation courante, des chiffres qui nous seront donnés.

**M. Angus:** Est-il vrai que les bureaux de Saskatoon et de Regina avaient, de tous les bureaux de votre réseau, le coût de réservation le plus bas?

**M. Jeannot:** Je ne puis réellement vous répondre sur ce point. Nos systèmes de réservation sont relativement normalisés, le coût en est plus ou moins le même dans tout le pays et la différence pourrait tenir, le cas échéant, aux baux ou loyers en cours, mais le matériel est généralement le même et est normalisé. Le tarif est donc le même, de sorte que les différences entre un bureau et l'autre seraient dues aux conditions locales, par exemple le loyer. Peut-être aussi, dans une certaine mesure, le volume, car dans certaines circonstances il est possible d'obtenir une meilleure productivité. Là encore, je ne crois pas que nous ayons des statistiques sur cette question.

**M. Angus:** Mais ce genre d'information serait pourtant fort précieux pour analyser la valeur de chaque bureau, et c'est le genre d'information que vous devriez avoir avant même de

*[Text]*

needed to have before you even anticipated making the decision to close those two offices for reasons of economy of scale.

**Mr. Jeannot:** No, the consolidation study would simply look at the cost of serving the communities with the two Saskatchewan reservations offices versus the cost of serving those communities in a different environment which, as the case was, we studied at that time consolidation into one office in Saskatchewan and the consolidation of both Saskatchewan offices into Winnipeg. And when you look at the combined operations, then there were savings to be realized in doing it that way.

**Mr. Angus:** But surely, as part of sound management practices, one would want to have an understanding of what exists before one decides that here is an answer to another problem. I get the feeling that you put the cart before the horse by saying okay, we have to do something with Saskatchewan. Okay, we have to either consolidate them into one office in Saskatchewan or move the total operation to Winnipeg, as opposed to saying: What is the situation in Saskatchewan versus elsewhere? How efficient are we? How productive are we? How profitable are we? How much service are we providing to the community or communities or the province? Surely one would ask such questions before one would begin to think of alternatives.

• 1200

**Mr. Jeannot:** There would be no attempt in here, and when you talk about the most profitable or the most productive in the system I think we do not compare systematically each location with another. We compare how a system is being served today, how a community is being served today.

In the current context these offices are not open 24 hours a day seven days a week. Therefore you just cannot compare the services provided there with the bigger centres that are existing, say, in Toronto or in Montreal, where the volume can permit people actually to have reservation service offered on a round-the-clock basis. So it is difficult to compare it from that point of view.

The justification comes from the fact that technology is actually pushing in many areas, making consolidation advantageous. Many carriers have made use of that. I think this is a well-known industry fact. Most of the U.S. carriers, for instance, answer their telephone from basically one location.

We have recently consolidated all of our reservations in the U.S. because again over there the cost of telecommunications long distance has dropped substantially, making some savings very important.

There are some advantages to the local community in these consolidations as well. There may be a temporary loss of employment, of course, which maybe is traumatic, as what was being envisaged in the case of Saskatchewan; but, generally speaking, we have found in previous consolidations that in many cases the services were actually improved to the local community because a larger office is able to provide more

*[Translation]*

songer à prendre la décision de fermer ces deux bureaux pour des raisons d'économies d'échelle.

**M. Jeannot:** Non, pour procéder à cette étude de consolidation, nous calculerions simplement ce qu'il en coûte pour desservir les collectivités avec les deux bureaux de réservation de la Saskatchewan par rapport à ce qu'il en coûte pour desservir ces collectivités dans un environnement différent qui, en l'occurrence, comportait la consolidation en un seul bureau en Saskatchewan et la consolidation des deux bureaux de la Saskatchewan à Winnipeg. Nous avons conclu qu'en conjuguant ces opérations, des économies pourraient être réalisées.

**M. Angus:** Mais tout bon gestionnaire voudrait certainement comprendre ce qui se passe avant de décider qu'il peut trouver une réponse à un autre problème. En décidant que vous aviez à intervenir en Saskatchewan, vous avez, à mon avis, mis la charrue avant les boeufs. Vous avez dit: nous devons soit faire la fusion de ces services en un seul bureau en Saskatchewan, ou transférer tout le réseau à Winnipeg, au lieu de dire: quelle est la situation en Saskatchewan, en comparaison avec d'autres endroits? Quelle est notre situation au point de vue efficacité? Productivité? Rentabilité? Quel est le volume des services que nous assurons à la collectivité, aux collectivités ou à la province? Il me semble que c'est bien là ce qu'il faut faire avant de se poser des questions sur les solutions de rechange.

**M. Jeannot:** Ce n'est pas ce qui a été essayé, et si l'on parle de rentabilité et de productivité, nous ne comparons pas systématiquement une localité avec l'autre, mais nous comparons la façon dont un système opère aujourd'hui et la façon dont nous assurons les services d'une collectivité.

À l'heure actuelle, ces bureaux ne sont pas ouverts 24 heures par jour et sept jours par semaine. Vous ne pouvez donc les comparer avec les centres plus importants, par exemple Toronto ou Montréal, où le volume justifie l'existence d'un service de réservation ouvert 24 heures sur 24. La comparaison, à ce point de vue, est donc difficile.

La décision est justifiée par le fait que la technologie évolue rapidement dans de nombreux domaines et rend une telle fusion profitable. De nombreux transporteurs y ont eu recours, c'est un fait bien connu dans notre secteur, et c'est ainsi que la plupart des transporteurs américains ont un service téléphonique basé dans une seule localité.

Nous venons récemment de fusionner tous nos bureaux de réservation des États-Unis, parce que le coût des télécommunications interurbaines a considérablement diminué, ce qui nous a permis de très substantielles économies.

La collectivité locale bénéficie également, à certains points de vue, de ces fusions. Certes, certains emplois sont supprimés temporairement, ce qui peut être traumatisant, comme dans le cas envisagé pour la Saskatchewan, mais d'une façon générale, nous avons constaté lors de précédentes fusions que, très souvent les services à la collectivité locale s'en sont trouvés

## [Texte]

variety of services on a more continuous basis than a smaller office.

**Mr. Angus:** As part of the ongoing discussion, debate, what have you, with regard to the proposed closure of the two offices in Saskatchewan, one of the criticisms was the apparent discrimination—and I will be very careful in how I phrase that—against women, against in particular married women who may or may not be the sole income-earner or the prime income-earner.

A number of times various officials have said that there was no discrimination, but when you look at an internal document we received dated November 14, an Air Canada document... It has a chart that is entitled "Employee by Seniority YQR and YXE". That chart has the name and employee number of all the employees in those two offices, service date, their base, their location. Then it also shows their sex, their marital status and their age. Under marital status it shows whether they are married, single or even divorced.

I thought that in this day and age according to the Charter of Rights that kind of information first could not be used against anyone in terms of their rights in this country, but, second, that you were no longer allowed to ask or record that information. I ask you what difference it should make to an employee's ability to perform their job if they are married, single or divorced; what difference it should make if they are male or female; what difference their age should make, other than for their date of retirement.

• 1205

**Mr. Jeannot:** Absolutely none. The document you are referring to has not been authorized. It is a local initiative, by a local manager, who was anticipating some questions, probably on how people would respond to a transfer possibility, an alternative. I have not personally seen the document. It was not something that was asked for by our group, centrally, in answer to that. I think it is a local initiative by a local manager. This is not in keeping, as far as I am concerned, with corporate policy. We do not attach any significance to all the factors that you mentioned.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, in a letter to our colleague, Margaret Mitchell, the Minister of Transport, the Hon. Don Mazankowski, wrote on March 12, 1985, the following:

A confidential file called Operation Saskatchewan did include an employee listing which contained the following information: Employee number, employee date, sex, marital status, age, seniority rights. This is standard Air Canada human resources planning information.

Sir, what you have said clearly differs from what the Minister has written. You have implied that it is a local initiative; he suggests, very clearly, that it is something that is across the board.

## [Traduction]

améliorés parce qu'un bureau plus important peut fournir des services de façon plus variée, plus continue qu'un petit bureau.

**M. Angus:** Toujours sur cette même question, à savoir le projet de fermeture des deux bureaux de la Saskatchewan, l'une des critiques portait sur la discrimination apparente—et là je voudrais peser mes mots—contre les femmes, en particulier contre les femmes mariées qui peuvent être le seul gagne-pain ou le principal gagne-pain.

A plusieurs reprises, l'accusation de discrimination a été démentie en haut lieu, et si vous examinez un document interne d'Air Canada daté du 14 novembre... c'est un tableau intitulé Employés par ancienneté YQR et YXE, qui porte le nom et le numéro d'identification des employés de ces deux bureaux, la date d'entrée en fonction, le lieu de travail, puis le sexe, la situation de famille et l'âge. Sous la mention «situation de famille», il est précisé s'ils sont mariés, célibataires ou même divorcés.

Il me semblait que de nos jours, d'après la Charte des droits, ce genre d'information ne pouvait être utilisée pour porter atteinte aux droits de qui que ce soit dans ce pays et que, par ailleurs, on n'avait plus le droit de demander ces renseignements ou de les enregistrer. Le fait qu'un employé est marié, divorcé ou célibataire n'a rien à voir avec la façon dont il effectue son travail, ni le fait qu'il soit de sexe masculin ou féminin, ni son âge, sinon pour la date de mise à la retraite. Cela fait-il pour vous une différence?

**M. Jeannot:** Non, aucune. Le document dont vous parlez n'a pas été autorisé. Il a été établi par un gestionnaire local qui prévoyait sans doute devoir répondre à des questions au sujet de la réaction des employés quant à la possibilité d'une mutation et au sujet des divers choix qui s'offriraient à eux. Je n'ai pas personnellement pris connaissance du document, étant donné qu'il n'avait pas été commandé par notre groupe pour étudier la question. Selon moi, il s'agit de l'initiative d'un gestionnaire local. À ma connaissance, ce n'est pas conforme à la politique ministérielle. Nous n'accordons aucune importance aux facteurs que vous avez mentionnés.

**M. Angus:** Monsieur le président, dans une lettre en date du 12 mars 1985, adressée à notre collègue, M<sup>me</sup> Margaret Mitchell, l'honorable Don Mazankowski, ministre des Transports déclarait:

Un dossier confidentiel intitulé «Opération Saskatchewan» comprenait effectivement une liste des employés qui mentionnait les renseignements suivants: le numéro d'employé, la date d'entrée en fonction, le sexe, la situation de famille, l'âge et les droits à l'ancienneté. Il s'agit de données normales, nécessaires pour la planification des ressources humaines au sein d'Air Canada.

Ce que vous avez dit, monsieur Jeannot, contredit carrément ce que le ministre a écrit. Vous semblez dire qu'il s'agit d'une initiative locale; par contre, M. Mazankowski indique très clairement qu'il s'agit là d'une procédure généralisée.



[Text]

**Mr. Jeannot:** We have that information, but we do not use it for the basis of transfers or promotions or any particular activity of career planning. That information is obviously on our files. That is standard information. The majority of people have had to fill an application form at one point in their lives. There is knowledge about language capabilities, about a lot of factors affecting the people, describing the individuals themselves. The fact that this information exists is not something that we would deny. Of course, all personnel records have this type of information. However, this information is totally irrelevant, in our view, when it comes to anything significant affecting the career of any one of our employees.

**Mr. Angus:** In that same confidential document, under Alternate 2, under Rationale, there is a comment that says:

Consolidation to Winnipeg will create 21 vacancies. Men or women who are prime wage earners will follow the work to Winnipeg.

Now, clearly somebody, whether he or she is doing it overtly, is recognizing that there is a difference between an individual who is a member of a two-income family, who will not relocate to another city and . . . But the question I want to ask you is this: How does Air Canada determine which of their married employees is the secondary wage earner? Do you also have a file that shows their spouse's income?

**Mr. Jeannot:** Not to my knowledge, no.

**Mr. Angus:** Let us get back to your initial answer to me, where you said—and correct me if I am wrong—that it was a local initiative, but that it was not system-wide. The inference I take from that is that there was some kind of thinking on the part of the Saskatchewan officials, or whoever did the impact analysis, that the more flexible employees would be the ones who would be available to move; and conversely, the less flexible, i.e., those with a spouse with a higher income—unfortunately, this still tends to be the males in the family—were conscious of that. That information impacted their decision.

• 1210

**Mr. Jeannot:** Perhaps I can ask Mr. Linder to answer that.

**Mr. Linder:** Mr. Angus, I do not believe that was the motivation at all. Quite clearly, my understanding of the situation is that the decision or the recommendation is currently under review by the Corporation. To consolidate the Saskatchewan reservations functions into Winnipeg was not at all based on the kind of consideration you have just implied.

I have not seen the document you have referred to, the November 14 document, but I can assume from the description you have just given us that the document was prepared quite clearly by local management for planning purposes in order to evaluate after the fact the number of employees who

[Translation]

**M. Jeannot:** Nous avons effectivement ces renseignements, mais nous ne nous en servons pas pour déterminer les mutations, les promotions ou toute activité particulière relative à la planification des carrières. Il est évident que ces renseignements sont inclus dans nos dossiers. Ce sont des données courantes. La plupart des gens, à un moment donné, ont dû remplir une demande d'emploi quelconque. Ils ont dû fournir des renseignements concernant leurs connaissances linguistiques, et bien d'autres données personnelles. Nous n'allons certainement pas nier l'existence de ces données. Il est évident que tous les dossiers du personnel comportent ce genre de renseignements. Toutefois, à notre avis, ces données n'entrent pas en ligne de compte lorsqu'il s'agit de prendre une décision d'importance concernant la carrière de l'un ou l'autre de nos employés.

**M. Angus:** Dans le même document confidentiel, sous le deuxième choix, à la rubrique Justification, on peut lire ce qui suit:

La consolidation du service à Winnipeg libérera 21 postes. Les hommes ou les femmes qui sont le principal gagne-pain seront mutés à Winnipeg.

Il est évident que quelqu'un reconnaît, que ce soit ouvertement ou non, qu'il existe une différence entre un employé qui fait partie d'une famille à deux revenus et qui ne sera pas prêt à déménager dans une autre ville et un employé qui est le principal gagne-pain. Mais je veux savoir ceci: comment Air Canada détermine-t-elle qui parmi ses employés mariés est le deuxième gagne-pain? Vos dossiers comprennent-ils également des renseignements sur le revenu du conjoint?

**M. Jeannot:** Non, pas que je sache.

**M. Angus:** Reprenons votre réponse de tout à l'heure, lorsque vous m'avez dit, si je ne m'abuse, qu'il s'agissait d'une initiative locale et qu'elle n'était pas répandue à travers le système. J'en déduis alors que les fonctionnaires de la Saskatchewan, ou ceux qui ont effectué l'étude des répercussions, se sont dit que les employés les plus mobiles seraient ceux qui accepteraient de se réinstaller ailleurs et, inversement, les employés les moins mobiles sont ceux dont le conjoint touche un traitement plus élevé—et malheureusement c'est encore en grande partie l'homme—et ils sont conscients de ce fait. Cette conclusion a dû influencer leur décision.

**M. Jeannot:** Je vais demander à M. Linder de vous répondre.

**M. Linder:** Monsieur Angus, je ne crois pas que les décisions aient été fondées là-dessus. D'après moi, la décision ou la recommandation en question est actuellement à l'étude par la Société. Le regroupement à Winnipeg des services de réservation de la Saskatchewan n'était absolument pas fondé sur les éléments que vous avez mentionnés.

Je n'ai pas vu le document dont vous parlez, celui du 14 novembre dernier, mais, d'après la description que vous en faites, je suppose qu'il a été établi par des gestionnaires locaux afin de faciliter leur planification et de déterminer, après coup, combien d'employés seraient disposés à accepter des mutations

## [Texte]

might likely accept transfers or who would prefer local employment. I suggest to you, Mr. Angus, that this would have been done at least as much out of concern for how the individual employees might be affected if a decision like that was consummated as for any other reason.

**Mr. Angus:** May I ask you Mr. J. R. Bouchard is? It said Director of Labour Relations, Customer Service. Is he Saskatchewan-based or is he national?

**Mr. Jeannot:** All our labour relations operate out of a centralized group, really.

**Mr. Angus:** It is his covering memo that contains this information. Now, whether he was the originator of the attached material I do not know, but clearly it seems to have some involvement from the central level.

Going through those staff lists, I find 30 married or divorced females: six out of the 30 were shown as being able to bump into another position; 5 out of the 30 were to await recall—I assume that means they were laid off, pending possible openings; 8 out of the 30 were terminated; and for 11 out of 30 there was no indication of their situation. Clearly, well over one-third of that group would not be employed, and only six were protected through a bumping procedure. That is clearly an imbalance, I would say, compared to the male population within the staff. We certainly hope it does not, but if this plan went through, everything seems to point to the women employees as being the losers in this decision.

**Mr. Jeannot:** The majority of employees in that group are women, and I guess if we close a group they would tend to be affected. But it is not because they are women that they would be affected, but simply because they may have less mobility than the others, perhaps.

We have made it very specific to all the employees involved that we were offering them system employment. I realize that a lot of people may not be in a position to move, and that may be unfortunate, but what we are prepared to do is to guarantee a job to all these people affected somewhere in our system, whether it is in Winnipeg or elsewhere. We would also be extremely flexible with the employee groups in finding ways whereby someone at the airport who was willing to move, even though they may not have been affected, would make room for somebody in reservations who would find it impossible to move. So there was, I think, a lot of willingness on the part of the company to work to minimize the human conditions, which are always difficult when such a closure takes place.

• 1215

**Mr. Angus:** I appreciate that response, but part of the way we view the decisions you have made or are intending to make is that it goes beyond the corporate good and becomes the good of your employees and the communities you service—that there is some responsibility. Clearly, an employee who is married to someone who makes considerably more—whether it

## [Traduction]

et combien préféreraient travailler sur place. À mon avis, monsieur Angus, ce document a été établi d'abord et avant tout pour déterminer comment les employés seraient touchés par une pareille décision si elle devait être prise.

**M. Angus:** Pourriez-vous me dire qui est M. J.R. Bouchard? On dit ici qu'il est directeur des Relations de travail, Service à la clientèle. Travaille-t-il au bureau de la Saskatchewan ou au bureau central?

**M. Jeannot:** Tous nos services de relations de travail relèvent d'un groupe centralisé.

**M. Angus:** Ces renseignements sont compris dans la note d'accompagnement. Je ne sais pas si c'est lui qui a établi les documents joints, mais ils semblent provenir d'un bureau central.

Dans la liste du personnel, on compte 30 femmes mariées ou divorcées: de ce nombre, six sont inscrites comme pouvant faire l'objet d'une mutation à un autre poste; cinq attendent d'être rappelées—je suppose que cela signifie qu'elles ont été mises en disponibilité en attendant des postes vacants; huit ont été renvoyées; et aucune indication n'était donnée pour les onze dernières. D'après ces statistiques, plus du tiers de ces femmes n'aurait pas d'emploi et seulement six sont protégées par la possibilité d'une mutation. Selon moi, il y a un déséquilibre manifeste entre la situation des femmes et celle des hommes au sein de votre personnel. Nous espérons, bien sûr, que ce ne sera pas le cas, mais si ce plan est adopté, tout semble indiquer que ce sont les femmes qui en sortiraient perdantes.

**M. Jeannot:** Étant donné que la majorité des employés de cette catégorie sont des femmes, l'élimination d'un groupe les toucherait sûrement. Mais cela ne les toucherait pas parce qu'elles sont des femmes, mais plutôt parce qu'elles sont moins mobiles que les autres employés.

Nous avons expliqué très clairement à tous les employés concernés que nous leur offrons un emploi au sein du système. Je comprends bien qu'un bon nombre d'employés ne soient pas en mesure de déménager, et c'est dommage, mais nous sommes prêts à leur garantir un emploi quelque part dans le système, que ce soit à Winnipeg ou ailleurs. Nous sommes également tout à fait prêts à faire preuve de souplesse pour aider nos groupes d'employés, par exemple en trouvant quelqu'un à l'aéroport dont le groupe n'est pas touché, mais qui serait prêt à déménager afin de céder sa place à quelqu'un du service de réservation qui est dans l'impossibilité de partir. Je dirais donc que la Société a fait preuve de beaucoup de bonne volonté pour réduire au minimum les conséquences pour ses employés, conséquences qui sont toujours graves lorsqu'une telle décision doit être prise.

**M. Angus:** Je vous remercie de cette réponse, mais nous estimons en partie que les décisions que vous avez prises ou que vous avez l'intention de prendre doivent aller au-delà de la prospérité de votre entreprise et doivent tenir compte des intérêts de vos employés et des localités que vous desservez—que vous avez une certaine responsabilité. Clairement, un

*[Text]*

is because your employee is part-time or full-time at a lesser wage than the spouse makes—does not have the flexibility. So the decisions a corporation makes—whether it is a Crown corporation or private sector corporation—have a very negative impact on that employee or that group of employees. That is the point we wish to make. I think that has to be part of the equation. It is one thing to say you have an option to move. Well, they really do not have that option, do they?

**Mr. Jeannot:** Some do, but quite rightly, Mr. Angus, it is a careful balance. As I have indicated in my initial remarks, we are very concerned with balancing the need to move ahead in improving productivity and improving our competitiveness as an entity, at the same time taking great care of... Any changes that take place are always disruptive to a community and always disruptive to employees. The fact that we are very concerned with this question is certainly evident by the fact that we are in the process of reconsidering these two closures at this point in time, still looking for ways of minimizing the disruptions on our own employees and ensuring the community is properly served.

**The Chairman:** I must say, Mr. Angus, I have been very open not only on your line of questioning, but the time. I am hoping you will come to some conclusion here, because these two gentlemen are just sitting here to let you ask questions, as you did earlier. If you walk out, we close; if one of them walks out, we close. I hope one of them walks out by 12.30 p.m.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Taylor (Bow River):** Mr. Chairman, on a point of order, Mr. Angus is quoting from some document that he says should never have been made. Yet he is using the very document to prove the points he is trying to make. Neither the witnesses nor the rest of us have this document. I think it is very unfair to be quoting from a document that you do not make available to the rest of the members and certainly to the witnesses.

**The Chairman:** I am glad, Mr. Taylor, you raised that point. I must say he has quoted and identified it. Even though they have not seen it at the table, the Air Canada officials, it has some appellation of Saskatchewan study or something. Perhaps Mr. Angus... I did not know how big the document was to load down the committee with a lot more. It certainly could be attached as an exhibit to the day's proceedings, and it could go to Air Canada. So the next time they come around and through letters you write in the meantime, this type of very precise, specific questioning could be carried out so that you do not get into the internal operations of the airlines.

I understand your point, but quite frankly there could be other reasons besides the information in the document why certain individuals did not move, could not move, etc., etc. I do not know, I just hope you come very quickly. I must say, Mr. Taylor has raised a good point. You have identified the

*[Translation]*

employé marié à quelqu'un qui gagne considérablement plus—que ce soit parce que votre employé travaille à temps partiel ou à temps plein à un salaire moindre que le conjoint—n'a pas beaucoup d'options. Ainsi les décisions prises par l'entreprise—qu'il s'agisse d'une Société de la Couronne ou du secteur privé—ont des conséquences très néfastes pour cet employé ou ce groupe d'employés. C'est ce que nous souhaitons faire valoir. Je crois qu'il faut en tenir compte dans l'équation. C'est une chose que de dire qu'on a l'option de déménager. Or, ces employés n'ont pas vraiment cette option, n'est-ce pas?

**M. Jeannot:** Certains l'ont, mais vous avez parfaitement raison, monsieur Angus, l'équilibre est difficile à maintenir. Comme je l'ai dit dans mon exposé, nous nous préoccupons énormément de maintenir l'équilibre entre la nécessité d'aller de l'avant afin d'améliorer la productivité, d'améliorer la position concurrentielle de notre entreprise, tout en prenant le plus grand soin de... Toute modification dérange toujours une localité et dérange toujours les employés. Notre grande préoccupation à ce sujet est manifestement évidente puisque nous sommes en train de reconsidérer ces deux fermetures, en cherchant toujours le moyen de perturber au minimum la vie de nos propres employés et faire en sorte que la localité reçoive un service correct.

**Le président:** Je dois dire, monsieur Angus, que j'ai été très généreux non seulement en ce qui concerne vos questions, mais également le temps. J'ose espérer que vous allez conclure maintenant, parce que ces deux députés sont assis ici simplement pour vous permettre de poser vos questions, comme vous l'avez vous-même fait plus tôt. Si vous partez, nous devons arrêter; si l'un d'eux sort, nous devons arrêter. J'espère que l'un d'eux sortira d'ici midi trente.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président.

**M. Taylor (Bow River):** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. M. Angus cite un document qui, d'après lui n'aurait jamais dû être établi. Pourtant, il utilise ce même document pour faire valoir ses arguments. Ni les témoins ni les autres députés n'ont ce document. Je crois que c'est très injuste de citer un document que vous n'avez pas mis à la disposition des autres membres du Comité et tout particulièrement à la disposition des témoins.

**Le président:** Je suis heureux, monsieur Taylor, que vous ayez soulevé ce point. Je dois reconnaître qu'il l'a cité et qu'il l'a identifié. Bien que les témoins ne l'aient pas vu ici à la table, le document porte le titre d'Etude de la Saskatchewan ou quelque chose de ce genre. Peut-être M. Angus... Je ne connais pas l'épaisseur du document. Nous pourrions certainement l'annexer aux délibérations d'aujourd'hui, et nous pourrions le donner à Air Canada. La prochaine fois que les témoins d'Air Canada viendront, et grâce aux lettres que vous leur écrirez dans l'intervalle, pour leur poser ces questions très précises, nous n'aurons pas ici à nous intéresser aux activités internes des sociétés d'aviation.

Je comprends votre point, mais très franchement, il peut y avoir d'autres raisons, outre l'information qui figure dans le document, pour expliquer pourquoi certains employés n'ont pas déménagé, ne pouvaient pas déménager, etc. Je ne sais pas, mais j'espère que vous en viendrez très rapidement au fait. Je



[Texte]

document, and no one has asked me up until now for you to produce it. I do not know how big it is.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, it is not a question of the size. I was careful in using it not to . . . It has the names of these employees and their marital status and their age and their sex. I do not think it would be in the best interests of any of us, particularly the employees, to have this document made public by attachment to the minutes.

**The Chairman:** Yes, but you are making it . . .

**Mr. Angus:** Well, no, I am referring to it . . .

**The Chairman:** No, no. There is a very clear rule that when you refer specifically to a document and quote from it as you have quoted . . . I do not want to make a fuss of it, and I certainly will not make a fuss if you get off the question you are on and perhaps pursue it in letters so that when Air Canada comes back . . . Quite frankly, procedurally you have quoted more from that document than I have ever seen before, and if any member asks to have that document tabled it would be tabled; that comes with the document. Then we see the totality of what is there. There could be other pages to it that have other information that either rationalize, amplify, explain or negate some of the information you have put to the witnesses. That is why the fairness doctrine is there for tabling documents that are used. Now, I do not know how heavily Mr. Taylor is asking you to table it.

**Mr. Angus:** It is a valid point, Mr. Chairman. Perhaps as a compromise . . . I am very willing to table the total document with the exception of the pages that list the employees by name and number. In addition, assuming I have agreement from the officials of Air Canada, we would block out any reference to names in the document tabled as well.

• 1220

**Mr. Taylor (Bow River):** Where did you get the document?

**Mr. Angus:** I am not at liberty to say.

**The Chairman:** Mr. Angus, I am not going to be too heavy this morning on this, but I want to warn you now that if you start quoting extensively from a document that may have confidential information in it that could embarrass people, and you use it at a proceeding to ask questions—legitimate questions—on public policy matters, civil rights and all that, then this Chair, if there is a request for it, is going to have to ask you to table it. In the closing minutes of this hearing Mr. Taylor has just raised the point; he is not really heavily pursuing it.

**Mr. Taylor (Bow River):** I just said it was unfair.

**The Chairman:** It was unfair. That is why I want you to conclude this part of the question and carry on. The next time a document is used and a member asks for it, boy, oh boy—it comes on the table. That is what the member has to remember when he uses it. That is all. There are other ways to use the

[Traduction]

dois dire que M. Taylor a soulevé un excellent argument. Vous avez identifié le document, et personne ne m'a demandé jusqu'à présent de vous inviter à le produire. Je ne sais pas s'il est volumineux.

**M. Angus:** Monsieur le président, cela n'a rien voir avec sa taille. J'ai fait très attention de ne pas . . . On y trouve le nom de ces employés, leur situation de famille, leur âge et leur sexe. Je ne crois pas que ce soit dans notre intérêt, ni particulièrement dans celui des employés, que ce document soit rendu public en l'annexant au procès-verbal.

**Le président:** Oui, mais vous faites valoir . . .

**M. Angus:** Non, je m'y réfère . . .

**Le président:** Non, non. Il existe un règlement très clair qui dit que lorsque vous vous référez expressément à un document, que vous le citez comme vous l'avez fait . . . Je ne veux pas en faire une histoire, et je ne vais certainement pas en faire une histoire si vous abandonnez ce genre de question pour la reprendre peut-être dans des lettres de sorte que, lorsque Air Canada reviendra . . . Très franchement, sur le plan de la procédure, vous avez cité plus d'un document que je n'ai jamais vu auparavant, et si un député demande que le document soit déposé, il devrait l'être; cela vient du document. Ensuite nous verrons l'ensemble de ce qu'il y a. Il pourrait y avoir d'autres pages où figurent d'autres renseignements qui pourraient soit rationaliser, élargir, expliquer ou réfuter certaines des données que vous avez présentées aux témoins. C'est pourquoi en toute justice, on doit déposer les documents que l'on utilise. Maintenant je ne sais pas si M. Taylor insiste pour que vous le déposiez.

**M. Angus:** C'est un point valable, monsieur le président. Peut-être un compromis . . . Je veux bien déposer tout le document, à l'exception des pages où figure la liste des employés, par nom et par numéro. En outre, en supposant que les responsables d'Air Canada en conviennent, nous pourrions rayer toute mention des noms dans le document déposé aussi.

**M. Taylor (Bow River):** Où avez-vous obtenu ce document?

**M. Angus:** Je n'ai pas le droit de vous le dire.

**Le président:** Monsieur Angus, je ne vais pas être trop dur ce matin, mais je tiens à vous prévenir, maintenant, que si vous commencez à citer longuement un document qui contient des renseignements confidentiels qui pourraient mettre certaines personnes dans l'embarras, et que vous vous serviez de ce document pour poser des questions—des questions légitimes—sur des questions d'intérêt public, de droits de la personne et tout le reste, alors le président, si on le lui demande, va vous inviter à déposer ce document. Dans les dernières minutes de la réunion, M. Taylor a soulevé le point; il n'insiste pas vraiment.

**M. Taylor (Bow River):** Je dis simplement que c'est injuste.

**Le président:** C'est injuste. C'est pourquoi je veux que vous mettiez fin à ce genre de question et que vous poursuiviez. La prochaine fois qu'on utilisera un document, et qu'un député le demande, eh bien! il faudra le mettre sur la table. Le député devra s'en rappeler s'il le fait. C'est tout. Il y a d'autres façons

## [Text]

information, my friend, as you well know, without necessarily having to table the document. I have been pretty lenient because you were lenient in staying around. We now have about nine more minutes.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. I just have two points really. With regards to the information Air Canada has on file about employees, would you, sir, be willing to cause over the next year, two years, a complete updating of your personnel records to ensure that none of the information contained in them is in violation of the human rights code of Canada?

**The Chairman:** Well, I do not know about this. These gentlemen at the table are quite able to handle questions and that is why really I have let them answer some of your questions, which quite frankly, if we had been a little stricter today I think I could have raised questions about. But I wonder on this one, Mr. Angus. To be fair, is it not something quite properly between the negotiating of management and labour in the company? I just throw that out to you. I think we are getting into a very detailed . . . I do not know. I am sitting here listening to some of your questions, and quite frankly if we were running an operation . . . I know there are civil rights in information, but I think some of the information you have taken objection to in that document is very material in terms of the state of employees. Even the rhetorical question you put perhaps is not civil rights, but you know . . . In a small area, say there are three people and one is going to get bumped. Because of different factors and seniority a person could keep the position, but yet has a spouse earning \$100,000 with the Saskatchewan Hydro or something. That person is going to keep the job, while a person who is the only breadwinner is the person who is going to lose it because of seniority or whatever the other factors. I think you are a pretty poor manager if you do not take some of those facts into consideration, whether you know them through official channels or whether you know them from general information in the community.

**An hon. member:** Hear, hear!

**Mr. Angus:** However, I think the law of the land is fairly clear, in terms of its foundation.

**The Chairman:** I think the law is an ass in many areas, and I used to be a lawyer. I might therefore be the front part or the back part of the donkey. But we have seen some recent examples of the law being an ass. Anyway, we are almost through. Do you have any other questions on any other point?

**Mr. Angus:** Well, I would like to hear from the . . .

**The Chairman:** They are big boys; let them answer the question.

**Mr. Jeannot:** We believe, Mr. Chairman, that we are in agreement with the laws of this country when it comes to keeping our own personnel files. There are many requirements in a corporation for all kinds of information for the sake of the employees. We need to know for insurance purposes, for next-of-kin purposes, for privileges, for benefits and so on. There is a great deal of information available. Air Canada does not

## [Translation]

d'utiliser des renseignements, mon ami, comme vous le savez fort bien, sans nécessairement devoir déposer le document. J'ai été très indulgent parce que vous l'aviez été en restant. Il nous reste encore environ neuf minutes.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. Je n'ai que deux points encore. Au sujet des renseignements qu'Air Canada a dans ses dossiers sur ses employés, seriez-vous disposé, monsieur, d'ici un an ou deux, à remettre à jour complètement vos dossiers du personnel afin de vous assurer qu'aucun des renseignements qui y figurent ne va à l'encontre de la Charte des droits de la personne du Canada?

**Le président:** Je ne sais pas. Nos témoins se sont montrés tout à fait capables de répondre à vos questions, et c'est pourquoi en réalité, je les ai laissés répondre, alors que très franchement, si nous avions été un peu plus stricts aujourd'hui, je crois que je m'y serais opposé. Mais sur celle-ci, je me demande, monsieur Angus. À vrai dire, n'est-ce pas là quelque chose qui doit faire l'objet de négociations entre la direction et le syndicat de l'entreprise? Je vous soumets tout simplement la chose. Je crois que nous entrons trop dans les détails . . . je ne sais pas. Je suis là à écouter certaines de vos questions, et très franchement, si nous gérons une entreprise . . . je sais qu'en ce qui concerne l'information, certains droits sont garantis, mais je crois que certaines des données auxquelles vous vous opposez dans ce document sont tout à fait normales pour ce qui est de la situation des employés. Même la question rhétorique que vous avez posée ne relève peut-être pas des droits de la personne, mais vous savez . . . Dans une petite région, disons qu'il y a trois employés et que l'un sera remercié. Pour diverses raisons et du fait de son ancienneté l'employé pourrait garder son poste, tout en ayant un conjoint qui gagne peut-être 100,000\$ à l'Hydro-Saskatchewan ou quelque chose de ce genre. Cet employé donc gardera son emploi, alors qu'un autre qui est le seul gagne-pain va le perdre à cause de l'ancienneté ou d'autres facteurs. Je crois que ce serait être mauvais gestionnaire que de ne pas tenir compte de certains facteurs, que vous en ayez été informé officiellement ou que vous en ayez entendu parler dans la localité.

**Une voix:** Bravo, bravo!

**M. Angus:** Toutefois, je crois que la loi est assez claire, du moins en théorie.

**Le président:** Je crois que la loi est un âne à bien des égards, et j'ai été avocat. Je suis peut-être la tête ou la queue de cet âne. Quoi qu'il en soit, nous avons vu des exemples récents de l'imbécillité de la loi. Enfin nous avons presque terminé. Avez-vous d'autres questions sur autre chose?

**M. Angus:** J'aurais aimé entendre parler de . . .

**Le président:** Ce sont de grands garçons; qu'ils répondent à la question.

**M. Jeannot:** Nous croyons, monsieur le président, que nous nous conformons aux lois du pays en ce qui concerne nos dossiers du personnel. Dans une société, il faut toutes sortes de renseignements, pour le bien de l'employé. Nous en avons besoin aux fins de l'assurance, pour protéger la famille immédiate, pour donner des privilèges et des avantages, etc. Il y a beaucoup de renseignements qui sont disponibles. Air

## [Texte]

keep any more information than it needs basically for the good of its employees and to manage its affairs properly. I can only reassure Mr. Angus that we wish to behave in total conformity with non-discriminatory practices in sex, religion, marital status, colour or whatever; that is a continued concern in Air Canada.

**The Chairman:** Mr. Jeannot, that is an interesting answer, and I can certainly accept it I must say, unless Mr. Angus can show me something in the law that says that information is against civil rights. It is how you use the information, whether you are going to discriminate against one employee or another—that is where the civil rights comes into it. And collecting information for different purposes of administration, I cannot see how a corporation could operate.

• 1225

But anyway, that is the thought of the Chair. Do you have any other questions on any other point?

**Mr. Angus:** Yes, just one final point, Mr. Chairman. I was hoping to have a petition in my hand signed by 2,400 people from Saskatchewan in support of the retention of the offices. However, it was . . .

**The Chairman:** Let us get on with it. There is no provision under the Chair for tabling of petitions in this committee.

**Mr. Angus:** I was not saying I was tabling it.

**The Chairman:** Table it in the House of Commons. Do anything, but let us get on with it.

**Mr. Angus:** No, no, the point, Mr. Chairman, was to let the officials of Air Canada know there is this kind of support and, secondly, to advise them that it was handed over to Air Canada at 4 p.m. yesterday for, I guess, Airvelop, next-day service to Ottawa.

Mr. Benjamin is leaving this morning. He will get here before the package will. They seem to have misplaced it and it will not get in till tomorrow. It was sent off by one of Air Canada's employees.

Anyway, Mr. Chairman, I thank you for your indulgence. You have been most fair to me. Gentlemen from Air Canada, thank you.

**The Chairman:** Thank you very much, gentlemen, colleagues and Air Canada, for appearing today. Because the questions were so lucid, penetrating and complete, and because other matters have involved many more members, your afternoon is opened up. This committee stands adjourned until Thursday at 10 a.m., most likely with CN. There may be a change in that depending on how legislation is proceeding for the House.

So this is a very interesting experience for some of us in the room that Air Canada came, gave evidence and left, all in empathy with the questioners. Thank you.

## [Traduction]

Canada n'a pas plus de renseignements que nécessaire pour le bien de ses employés et pour la bonne administration de ses affaires. Je ne peux que répéter à l'intention de M. Angus que nous souhaitons nous comporter sans faire preuve de la moindre discrimination dans nos pratiques en ce qui concerne le sexe, la religion, la situation de famille, la couleur ou quoi que ce soit d'autre; c'est une préoccupation continuelle d'Air Canada.

**Le président:** Monsieur Jeannot, c'est là une réponse intéressante, et je suis tout à fait disposé à l'accepter, à moins que M. Angus me montre quoi que ce soit dans la loi qui précise que ces renseignements vont à l'encontre des droits sur la personne. C'est dans l'utilisation qu'on fait de ces renseignements—si vous allez faire preuve de discrimination à l'égard d'un employé ou d'un autre—que les droits de la personne entrent en cause. Sans recueillir des renseignements aux diverses fins de l'administration, je ne sais pas comment une société pourrait fonctionner.

Quoi qu'il en soit, c'est ce que j'en pense. Avez-vous d'autres questions sur un autre sujet?

**M. Angus:** Oui, une dernière question, monsieur le président. J'espérais avoir une pétition en main signée par 2,400 personnes de la Saskatchewan, qui appuient le maintien de ces bureaux. Toutefois, c'était . . .

**Le président:** Continuez. Il n'y a aucune disposition qui permette de déposer une pétition en comité.

**M. Angus:** Je n'ai pas dit que j'allais la déposer.

**Le président:** Déposez-là à la Chambre des communes. Faites ce que vous voudrez, mais qu'on en finisse.

**M. Angus:** Non, non. Il s'agissait, monsieur le président, de faire savoir aux responsables d'Air Canada d'abord que ce genre d'appui existe, et deuxièmement je voulais les prévenir que la pétition avait été remise à Air Canada à 16 heures hier, par l'entremise d'Airenveloppe, le service qui livre le courrier dès le lendemain à Ottawa.

Mr. Benjamin part ce matin. Il sera ici avant le paquet. Air Canada semble l'avoir perdu, et ne l'aura pas ici avant demain. C'est un des employés d'Air Canada qui l'a expédié.

Quoi qu'il en soit, monsieur le président, je vous remercie de votre indulgence. Vous avez été des plus justes à mon égard. Messieurs d'Air Canada, je vous remercie.

**Le président:** Merci beaucoup, messieurs, chers collègues, et Air Canada, d'être venus aujourd'hui. Les questions étaient des plus lucides, pénétrantes et complètes et parce que de nombreuses autres questions retiennent l'attention d'un bon nombre de députés, vous avez l'après-midi libre. Le Comité reprendra ses travaux le jeudi à 10 heures, fort probablement avec des témoins du CN. Cela pourrait être modifié selon l'échéancier des projets de loi à la Chambre.

Cela a donc été une expérience des plus intéressantes pour certains d'entre nous, dans cette salle, de voir qu'Air Canada



[Text]

The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

est venue, a témoigné et est partie sans qu'il y ait le moindre accrochage avec les intervenants. Merci.

La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation.

---











*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From Air Canada:*

Mr. Pierre J. Jeannot, President and Chief Executive Officer;

Mr. Claude I. Taylor, Chairman of the Board;

Mr. R.W. Linder, Group Vice-President, Sales & Operations.

### *De la Société Air Canada:*

M. Pierre J. Jeannot, président-directeur général;

M. Claude I. Taylor, président du conseil;

M. R.W. Linder, vice-président de groupe, Ventes et opérations.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 19

Thursday, June 20, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 19

Le jeudi 20 juin 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports

RESPECTING:

Report of the Canadian National Railways for the year  
1984

CONCERNANT:

Rapport des Chemins de fer nationaux du Canada pour  
l'année 1984

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Dennis H. Cochrane  
Vincent Dantzer  
Murray Dorin  
Bill Gottselig  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
Thérèse Killens  
André Plourde  
Gordon Taylor  
Brian Tobin

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

Bill Attewell  
George Baker  
Bill Blaikie  
Patrick Crofton  
Leo Duguay  
Jack Ellis  
Mike Forrestall  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Dan McKenzie  
Bob Porter  
Alan Redway  
Bill Rompkey  
Chris Speyer  
Reginald Stackhouse

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 69(4)(b):

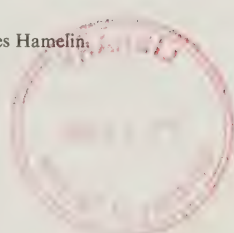
On Thursday, June 20, 1985:

Leo Duguay replaced Charles Hamelin.

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement:

Le jeudi 20 juin 1985:

Leo Duguay remplace Charles Hamelin.



## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 20, 1985  
(27)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:05 o'clock a.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Murray Dorin, J. Patrick Nowlan, Brian Tobin.

*Alternates present:* George Baker, Leo Duguay, Mike Forrestall.

*Other Members present:* Dan Heap, André Ouellet.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From the Canadian National Railways:* J. Maurice LeClair, Chairman and Chief Executive Officer; Ronald Edward Lawless, President; Robert Charles Franklin, Executive Vice-President; Yvon H. Masse, Senior Vice-President and Chief Financial Officer; Louise Piché, Assistant Vice-President, Employment Equity.

The Committee resumed consideration of the Report of the Canadian National Railways for the year 1984.

The witnesses answered questions.

At 12:01 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 20 JUIN 1985  
(27)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 10 h 05, sous la présidence de J. Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Murray Dorin, J. Patrick Nowlan, Brian Tobin.

*Substituts présents:* George Baker, Leo Duguay, Mike Forrestall.

*Autres députés présents:* Dan Heap, André Ouellet.

*Aussi présent:* John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins: Des Chemins de fer nationaux du Canada:* J. Maurice LeClair, président-directeur général; Ronald Edward Lawless, président; Robert Charles Franklin, vice-président exécutif; Yvon H. Masse, premier vice-président et chef de la direction financière; Louise Piché, vice-présidente adjointe, Équité en matière d'emploi.

Le Comité reprend l'étude du rapport des Chemins de fer nationaux du Canada de 1984.

Les témoins répondent aux questions.

A 12 h 01, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, June 20, 1985

• 1004

**The Chairman:** Order. We are continuing consideration of the report of the Canadian National Railways for the year 1984. In the usual fashion I will call on a spokesman for the opposition, Mr. Duguay, and then we will continue.

• 1005

But before we do, as chairman of this committee, I just want to mention very sadly and extend the sympathy of the committee to Mr. Lawless who had a very sad bereavement this week with the loss of his son.

I must say I really did not know if we were going to be meeting today or not. I thought there would be legislation. And you just saw consultations there behind the table about legislation that all members are aware of, and I think we may have that on Tuesday. Quite frankly, if I had known about the situation, I think that would have been just enough emphasis not to go through the hearing today, to keep you off until the fall, when more members will perhaps have more questions, because the reality today is—and I know Mr. Lawless knows, and Mr. LeClair knows—I have already been to two committees this morning where there was clause by clause at 9 a.m. and 9.30 a.m. on some bills that are very important to me—not transportation, but something called a stabilization meat bill. That is what is happening here; it is not that we do not have an interest in the CPR and CNR. We have enough here for taking evidence, but there is a real problem at this particular time of the year. It is not a reflection on the evidence you gave last week or the evidence that you may be giving today, it is just the reality of trying to be at three places at once.

So on behalf of the committee, I really would like to extend the sympathy of members of the committee, Mr. Lawless. I appreciate your being here today.

With no further ado, I will call on Mr. Benjamin to proceed with the questioning. I can tell you, Mr. Benjamin, as you are very much a party to this thing, I was just talking to the Minister's office. There is some hope that at 11 o'clock this morning a certain bill that you are interested in will be called. It is the Western Grain Transportation Act. I presume you must be party to these discussions.

**Mr. Benjamin:** I understood it was the sale of the Northern Transportation...

**The Chairman:** Well, anyway, I am just forewarning. This is the difficulty, things are happening so quickly; it is to co-ordinate it. There is some hope, depending on progress through the House today and tomorrow, both on the Grain Transportation bill and the Northern Transportation Authority, that Tuesday would see both of those bills, or one of them, before this committee, because Monday of course is a holiday—Saint-Jean Baptiste Day. Of course, that is only going to happen if

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 20 juin 1985

**Le président:** À l'ordre s'il vous plaît. Nous reprenons notre examen du rapport annuel de 1984 du Canadien National. Comme d'habitude, nous commencerons par un porte-parole de l'opposition qui sera suivi de M. Duguay et ainsi de suite.

Mais auparavant, je voudrais, en ma qualité de président de ce Comité, présenter, au nom du Comité tout entier, mes condoléances à monsieur Lawless qui a eu la tristesse de perdre son fils cette semaine.

Je dois vous avouer que je ne savais pas si nous allions nous rencontrer aujourd'hui. Certaines lois sont en cours d'adoption à la Chambre et vous avez d'ailleurs pu constater que des consultations entre députés ont eu lieu en retrait à propos de ces mêmes lois et je crois que nous les adopterons peut-être mardi prochain. D'ailleurs, si je l'avais su, je crois que nous ne nous serions pas rencontrés aujourd'hui; nous aurions attendu l'automne ce qui aurait peut-être permis à davantage de députés de vous poser plus de question; car vous le savez, monsieur Lawless et monsieur Leclair, j'ai déjà assisté à deux comités ce matin à 9h00 et à 9h30 où l'on étudiait article par article des projets de Loi que je considère très importants, dont le projet de Loi sur la stabilisation des prix de la viande. Voilà la situation; cela ne veut pas dire pour autant que nous ne nous intéressons pas au CP ou au CN. Suffisamment de députés sont présents pour que nous puissions entendre des témoignages, mais cette époque de l'année pose de réelles difficultés. Cela n'a rien à voir avec ce que vous avez dit la semaine dernière ou ce que vous direz aujourd'hui, mais on ne peut pas être en trois endroits différents en même temps.

Alors, au nom du Comité, je voudrais tout d'abord présenter mes condoléances à monsieur Lawless. Je vous remercie d'être ici aujourd'hui.

Sans plus tarder, je vais demander à monsieur Benjamin de bien vouloir commencer les débats. Je puis vous dire, monsieur Benjamin, car je sais que vous vous y intéressez beaucoup, que je parlais il y a quelques instants à un collaborateur du ministre qui m'a dit que le projet de Loi sur le transport des grains dans l'Ouest serait peut-être adopté à 11h00 ce matin. Je présume que vous participez à cette étude.

**M. Benjamin:** Je croyais qu'il s'agissait de la vente de la société des transports du nord...

**Le président:** Je ne sais pas, mais je vous préviens. Tout arrive en même temps et il est très difficile d'arriver à coordonner le tout. Cela dépend des travaux qui seront réalisés aujourd'hui et demain à la Chambre, mais nous espérons que d'ici mardi prochain, ce comité pourra étudier le projet de Loi sur le transport du grain et peut-être aussi celui sur la vente de la Société des transports du Nord, car comme vous le savez, lundi est un jour férié, c'est la Saint-Jean. Mais il est évident



**[Texte]**

there is agreement along the lines and we do not speak too long at any one time.

So with no further ado, I would like to call Mr. Benjamin to start the questioning, and then we will continue, I guess.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman, gentlemen.

I want to add my words of condolence to the chairman's, Mr. Lawless. We do appreciate the fact that you have come to sit with us this morning.

At the last hearing, at the time you were here, I raised the matter of the CNCP Telecommunications going into the telephone business, and I want to correct an impression I might have left. In no way was I being critical of the telecommunications systems that CN has to have in-house. Railroaders always had to have a communications system of its own. I was not downgrading that in any way whatsoever, or your telex, or your telefacts, or whatever else you might have, for the sending and receiving of written messages. The only area I was being critical of was the attempt to enter into the public telephone business. Frankly, I hope you do not succeed. I hope the CRTC say no.

There are a couple or three things I want to raise this morning. On the matter of the Canada Southern Railway and the requirement for the line being maintained and operated for the next 20 years, can you give us any idea of what your plans are, in the immediate future at least, and what proposals you may be having for development; and is there anything you can tell us about the proposals for development of lands that were put forward by Erie Express when they were trying to buy that piece of track? Are you aware of any development plans that will involve Canada Southern and properties that you purchased, or adjacent properties owned by someone else?

• 1010

**Mr. J. Maurice LeClair (Chairman and Chief Executive Officer, Canadian National Railways):** I would like to thank the hon. member for the clarification on CN-CP, but I think we had understood that you were not opposing in any way the need of the railway for internal communication. I think we knew your remarks were directed at the telephone business and not our needs. But thank you for the clarification anyhow, sir.

**Mr. R.E. Lawless (President, Canadian National Railways):** Mr. Benjamin, in 1985 Canadian National and Canadian Pacific expect to spend the first of the money we are committed to spending for upgrading the Canada Southern Railway. CN will spend about \$4.5 million to do our part of the work and Canadian Pacific are spending an amount... I cannot confirm the exact amount. The part of the railroad we will be operating and the activity we will be undertaking entail around \$4.5 million.

We also expect to spend substantial capital over the next two or three years, as required, but our objective, of course, is to bring that railroad to a satisfactory freight operating

**[Traduction]**

que nous pourrions les adopter que si nous sommes tous d'accord et si chacun d'entre nous ne parle pas trop longtemps.

Sans plus tarder, je vais maintenant demander à monsieur Benjamin de bien vouloir commencer et nous suivrons ensuite la procédure normale, je suppose.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Laless, permettez-moi de vous présenter également toutes mes condoléances. Nous vous remercions de tout coeur d'être venu ce matin.

Lorsque vous avez comparu la dernière fois, j'ai discuté du fait que CN-CP télécommunication voulait se lancer dans la téléphonie et je voudrais en profiter pour dissiper l'impression que je vous ai peut-être donné. Je ne critiquais absolument pas le système de télécommunications internes du CN. Les sociétés de chemins de fer ont toujours eu, et doivent avoir, leur propre système de communication. Je ne le condamnais absolument pas, pas plus que vos systèmes de telex, de telefax ou quelque autre moyen que vous utilisiez pour envoyer ou recevoir des messages imprimés. Je critiquais simplement le fait que le CN essayait de se lancer dans la téléphonie. J'espère que vous n'y réussirez pas en toute franchise; j'espère que le CRTC rejettera votre demande.

Je voudrais vous poser deux ou trois questions ce matin. La première porte sur la Canada Southern Railway qui devra être maintenue en exploitation au cours des 20 prochaines années; je voudrais savoir ce que vous entendez faire à court terme à ce sujet; allez-vous reprendre les projets de mise en valeur des terres présentés par Erie Express lorsque cette société essayait de les acheter? Savez-vous si vos projets de développement incluront la Canada Southern, les terres que vous avez achetées ou des terres adjacentes dont vous n'êtes pas propriétaire?

**M. J. Maurice LeClair (président du conseil et président directeur général, Canadian National):** Je voudrais remercier l'honorable député des précisions qu'il a apportées à ce qu'il avait dit à propos du CNCP, mais je crois que nous avions compris que vous ne vous opposiez pas à ce que le CN ait son propre réseau de communication. Nous savions que vos observations s'adressaient à notre désir de faire concurrence à Bell et non à nos besoins. Mais je vous remercie de cette précision, monsieur.

**M. R.E. Lawless (président, Canadian National):** Monsieur Benjamin, en 1985, le Canadien National et le Canadien Pacifique devraient s'attaquer en priorité à la modernisation des lignes ferroviaires de la Canada Southern Railway. Le CN entend dépenser environ 4,5 millions de dollars de son côté, mais je ne peux vous dire combien entend en dépenser le Canadien Pacifique. Le prix de revient des lignes que nous exploiterons et des services que nous offrirons devrait s'élever à environ 4,5 millions de dollars.

Nous en dépenserons sans doute beaucoup plus au cours des deux à trois prochaines années, comme nous sommes tenus de le faire, mais notre objectif principal est évidemment de

*[Text]*

railroad. That will require some replacement of rail, ties, and ballast, and some structures. We will be making some new sidings and we will be connecting up our railroad in the Chatham sub to give us a better operation in that territory.

We have made no plans at all for land development along the Canada Southern Railway at the moment. We will be looking at each one of those pieces of property as we move ahead over the years. Our primary objective at the moment is to operate the tunnel, operate the Canada Southern Railway, and operate the Niagara River Bridge Company.

**Mr. Benjamin:** I am sure you are aware a threat was made that if CN-CP got Canada Southern, the Ford Motor Company would not proceed with its plans for a new plant . . . I forget the location. Have you heard anything more about that, or was that just part of the jockeying around in trying to make a deal for the railway?

**Mr. Lawless:** Ford Motor have certainly not made that threat to CN and CP, and we would see no reason at all why . . . if their plans were to construct a new plant along the Canada Southern, we would be only too happy to see it there and we would certainly be prepared to serve it.

**Mr. Benjamin:** Now let us go to the east coast. I raised this matter with the Minister when he was here with us before on estimates. That concerns the CN ferry *Bluenose*, between Yarmouth and Bar Harbour, I guess it is. We have the ridiculous situation now where Nova Scotia has worked out a deal with the foreign-owned company of the ferry *Scotia Prince*. It is foreign owned. It will have a foreign crew. It means a lay-off of about 100 Canadians.

Have you followed up or been involved in any way with discussions with the Minister federally, or the Government of Nova Scotia, as to why they took that action? What were the costs for operating the *Bluenose* compared with those of the *Scotia Prince* in terms of the subsidy requirements? In other words, did you people make representations to keep the entire service by CN?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, CN Marine does not belong to us, as you know.

**Mr. Benjamin:** That is right. I am sorry about that.

**The Chairman:** I know you put questions to the Minister on that which were most proper. You may not have been satisfied with the answers . . .

**Mr. Benjamin:** That is right too.

**The Chairman:** —but I cannot see how these questions go to Dr. LeClair.

**Mr. Benjamin:** That is right. I am sorry about that. That got taken away from you, did it not? I am sorry about that. Well, it is a ridiculous situation, and I hope the members from Nova Scotia will raise some Cain about it.

*[Translation]*

moderniser ce chemin de fer pour qu'il puisse être exploité de façon satisfaisante. Nous allons devoir remplacer les rails, les traverses, les ballasts et autres structures. Nous devons construire de nouvelles voies d'évitement et nous relierons nos lignes à celles de Chatham pour que nous soyons plus rentables dans cette région.

Nous n'avons aucune intention de mettre en valeur quelque terrain que ce soit le long de la Canada Southern Railway pour l'instant. Nous étudierons le cas de chacune de ces parcelles de terrain le moment venu. Pour l'instant, nous voulons avant tout exploiter le tunnel, exploiter la Canada Southern Railway et la Niagara River Bridge Company.

**M. Benjamin:** Je suis sûr que vous savez que la Ford Motor Company a menacé de ne pas construire sa nouvelle usine à je ne sais trop où si le CNCP se portait acquéreur de la Canada Southern Railway. En avez-vous entendu davantage sur le sujet ou cela faisait-il tout simplement partie des manigances habituelles tentées pour acheter ce chemin de fer?

**M. Lawless:** La Ford Motor Company n'a menacé ni le CN ni le CP et nous ne voyons pas pourquoi . . . Si cette société devait construire une nouvelle usine le long de cette ligne de chemin de fer, nous n'y verrions absolument aucun inconvénient et nous serions au contraire tout à fait disposés à la desservir.

**M. Benjamin:** Passons maintenant à la côte Est. Le traversier du CN «*Bluenose*» fait la navette entre Yarmouth et Bar Harbour, je crois, et j'en ai parlé au ministre lorsqu'il a comparu devant nous lors de l'examen des prévisions budgétaires. La situation est devenue parfaitement ridicule puisque la Nouvelle-Écosse vient de conclure un accord avec la société étrangère propriétaire du traversier *Scotia Prince*. Ce traversier appartient à des intérêts étrangers et son équipage sera étranger, ce qui entraînera le licenciement d'une centaine de Canadiens.

Savez-vous ce qui se passe ou avez-vous demandé au ministre fédéral ou au gouvernement de la Nouvelle-Écosse la raison pour laquelle cette décision a été prise? Le traversier *Scotia Prince* coûtait-il moins cher que le *Bluenose*? En d'autres termes, avez-vous essayé de faire en sorte que le CN conserve ce service?

**M. LeClair:** Monsieur le président, CN Marine ne nous appartient pas, comme vous le savez.

**M. Benjamin:** Vous avez raison. Excusez-moi.

**Le président:** Je sais que vous en avez parlé à juste titre au ministre. Les réponses qu'il vous a données ne vous ont peut-être pas satisfait . . .

**M. Benjamin:** C'est exact.

**Le président:** . . . mais je ne vois pas comment vous pourriez poser ces questions à M. LeClair.

**M. Benjamin:** Vous avez raison. Excusez-moi. Ce secteur vous a été retiré, n'est-ce pas? C'est dommage. De toute façon, la situation est complètement ridicule et j'espère que les députés de Nouvelle-Écosse soulèveront tout un tollé à ce sujet.

[Texte]

• 1015

**The Chairman:** We are aware of the situation, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, can I have some idea from CN if there are any plans in the coming year to index CN pensions? What are your plans generally for the coming year?

**The Chairman:** Mr. Benjamin, there is a subcommittee mandated to deal with the question of CN pensions. I thought we were going to leave pensions because of that. They are having an organizational meeting today, and will be reporting to the full committee on Tuesday with plans on how to conduct the hearings on that question.

**Mr. Benjamin:** By the time the subcommittee gets into the pensions and is in a position to report back to the whole committee, several months will have elapsed. I have had requests from a number of pensioners wanting to know if there is anything planned by CN in the meantime.

**The Chairman:** The steering committee discussed this, to decide what the pensioners want, and it was decided that a subcommittee should deal with this once and for all and bring in a report. We definitely said that pensions would be deferred until the subcommittee dealt with the matter.

**Mr. Benjamin:** All right. Mr. Chairman, I agree that the whole pension plan, and what not, is the job of the subcommittee. All I want to know is if there are any plans for any ad hoc increases, between now and this fall, or any plans for indexing which will be carried out over the next few months.

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, we would agree with you that we are not prepared to deal with pension questions, but we could answer that specific question if you wish.

**The Chairman:** Yes, I think that is proper, but only that one.

**Mr. LeClair:** We officially made the decision at the board last Monday to give another ad hoc increase to our pensioners this year. This is a \$26 million overall increase on an annual basis, which represents 0.2 of 1% of our payroll for this year, over and above the increases we have given on an ad hoc basis to cover inflation, or partly to cover inflation since 1971.

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. Benjamin:** At \$26 million, it will work out to about what average percentage increase in the pensions?

**Mr. LeClair:** It varies with various categories. We might try to answer that, Mr. Chairman, if you want us to.

**The Chairman:** You can, if you wish, but I would presume that it is obviously quite an extreme range...

**Mr. LeClair:** Very much.

[Traduction]

**Le président:** Nous connaissons tous la situation, monsieur Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Monsieur le président, nos témoins pourraient-ils nous dire si le CN entend indexer ses pensions de retraite cette année? Quels sont vos plans à ce sujet?

**Le président:** Monsieur Benjamin, un sous-comité a été formé pour s'attaquer à ce problème précis de l'indexation des pensions de retraite du CN. Je croyais donc que nous n'allions pas en parler. Ce sous-comité tiendra sa séance d'organisation aujourd'hui et informera le comité plénier mardi prochain de la façon dont il entend mener ses audiences.

**M. Benjamin:** Avant que le sous-comité ne présente son rapport au comité plénier, plusieurs mois se seront écoulés. Un certain nombre de retraités m'ont demandé si le CN avait l'intention de faire quoi que ce soit en la matière d'ici là.

**Le président:** Le comité directeur en a discuté pour savoir ce que les retraités voulaient et le Comité a décidé qu'un sous-comité devrait s'attaquer une fois pour toute à ce problème et préparer un rapport à ce sujet. Mais nous avons dit que l'indexation serait reportée tant que le sous-comité ne se serait pas attaqué à ce problème.

**M. Benjamin:** Bien. Monsieur le président, je sais que le sous-comité devra discuter de toute cette question des pensions de retraite. Tout ce que je veux savoir c'est si le CN a l'intention d'augmenter ces pensions d'ici cet automne ou de les indexer.

**M. LeClair:** Monsieur le président, nous sommes d'accord avec vous pour dire que nous ne sommes pas disposés à parler des pensions de retraite, mais nous pourrions répondre à cette question précise si vous le désirez.

**Le président:** Oui, vous pouvez y répondre, mais à celle-là seulement.

**M. LeClair:** Lors de la réunion de notre conseil d'administration lundi dernier, nous avons décidé d'accorder une autre augmentation un forfaitaire à nos retraités cette année. Cette augmentation se chiffre à 26 millions de dollars, en chiffres annuels, ce qui représente 0,2 p. 100 de notre enveloppe salariale cette année et ce, sans compter les augmentations que nous avons déjà données pour compenser partiellement l'inflation depuis 1971.

**Le président:** Merci.

**M. Benjamin:** Si cette dépense se chiffre à 26 millions de dollars, de combien augmenteront en moyenne les pensions de retraite, en pourcentage?

**M. LeClair:** Cela dépend des catégories. Mais nous pourrions répondre à cette question, monsieur le président, si vous le désirez.

**Le président:** Si vous le voulez, mais je suppose que cela varie beaucoup...

**M. LeClair:** Enormément.



[Text]

**The Chairman:** —as Mr. Benjamin well knows. I guess you get an average by taking the \$24 million and dividing it by how many pensioners are affected. How valid that is . . .

Would you give the range of the spectrum, please? Then we are going to get off pensions.

**Mr. LeClair:** Mr. Masse will do that, Mr. Chairman.

**Mr. Y.H. Masse (Senior Corporate Vice-President and Chief Financial Canadian National Railways):** Mr. Benjamin, I do not have any specific idea of the range. The average increase will be in the order of 4% for those pensioners receiving the increase. If you remember from our prior discussions, the indexation applied to the older pensioners. We are adding one year this year and we are planning to add another year next year to the ad hoc adjustments, so more people will be covered.

**The Chairman:** That is an interesting . . . Do you have a very quick supplementary?

**Mr. Benjamin:** I have one other question, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Is it on this subject?

**Mr. Benjamin:** No, it is not.

**The Chairman:** Okay, I will let you have it. You are just at the time limit, but I will allow this one.

**Mr. Benjamin:** Okay. The last question I want to raise with you concerns the status of the situation at Nakina, the proposed run-throughs. Could you tell me what agreements there are, or if there are any? Do you know if there will be public hearings out there? What is going on between you and the community itself, the union and the RTC?

**Mr. Masse:** As you know Mr. Benjamin, there have been discussions with the communities, the unions and I guess with many people for a long time; although schedules were set for 1985 to introduce the run-through at Nakina, none of those run-throughs will be introduced until all of the discussions . . . indeed, agreements are reached with the brotherhoods. We have not reached those agreements yet. While there was originally, I think, a June 30 target date set, that has now been extended because the discussions are still under way.

• 1020

**Mr. Benjamin:** That is with the railway brotherhoods?

**Mr. Lawless:** That is right, sir.

**Mr. Benjamin:** There are no other negotiations or anything else going on?

**Mr. Lawless:** No, but there have been many and there continue to be discussions with the communities about the impact and the effect of the run-throughs, of course.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Tobin.

**Mr. Tobin:** Thank you very much, Mr. Chairman.

[Translation]

**Le président:** . . . comme le sait fort bien M. Benjamin. Je suppose que l'on pourrait établir cette augmentation en divisant les 24 millions de dollars par le nombre de retraités. Par contre, je ne sais pas dans quelle mesure ces chiffres reflètent vraiment . . .

Pourriez-vous quand même nous en donner une petite idée? Nous passerons ensuite à un autre sujet.

**M. LeClair:** M. Masse va le faire, monsieur le président.

**M. Y.H. Masse (premier vice-président et chef de la direction financière, Canadien national):** Monsieur Benjamin, je ne sais pas vraiment quel est l'écart en question. L'augmentation des pensions de retraite de ceux qui la toucheront sera de l'ordre de 4 p. 100. Si vous vous souvenez de ce que nous avions dit il y a quelque temps, l'indexation ne touchait que les retraités les plus vieux. Nous remonterons d'une année cette année et d'une autre année l'année prochaine pour que davantage de gens puissent en bénéficier.

**Le président:** C'est intéressant . . . Avez-vous une autre question supplémentaire très brève à poser?

**M. Benjamin:** Il m'en reste une, monsieur le président.

**Le président:** Sur ce même sujet?

**M. Benjamin:** Non.

**Le président:** Très bien, allez-y alors. Votre temps est presque épuisé, mais vous pouvez la poser.

**M. Benjamin:** Merci. Ma dernière question porte sur les suppressions d'arrêt à Nakina. Pouvez-vous me dire ce qui a été convenu, le cas échéant? Savez-vous si le public pourra être entendu? Quelles discussions avez-vous eues avec la collectivité, le syndicat et la Commission des transports par chemins de fer?

**M. Masse:** Comme vous le savez, monsieur Benjamin, nous en avons discuté avec les collectivités, les syndicats et bien d'autres gens depuis longtemps; bien que nous ayons pensé supprimer l'arrêt à Nakina en 1985, rien ne sera décidé avant qu'un accord ne soit conclu avec les fraternités. Or, rien n'a encore été conclu. Alors qu'à l'origine une date limite avait été fixée au 30 juin, celle-ci a été reportée parce que les discussions sont toujours en train.

**M. Benjamin:** Est-ce avec les fraternités des chemins de fer?

**M. Lawless:** C'est bien cela, monsieur.

**M. Benjamin:** Il n'y a pas d'autres négociations en train?

**M. Lawless:** Non, mais il y en a eu beaucoup et les discussions continuent avec les collectivités sur les répercussions des suppressions de trains.

**M. Benjamin:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Tobin.

**M. Tobin:** Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

## [Texte]

Mr. Chairman, I would like to ask the gentlemen about CN Marine. In the government budget papers—in particular, a document prepared by Mr. Nielsen and his task force which accompanied the budget papers—there was a section on CN Marine. In that section, the Deputy Prime Minister, who was charged with the business of cutting costs or finding other additional ways in which government spending can be cut, in making reference to CN Marine says that the streamlining announced last November, which came out of the November 8 economic statement by the Minister of Finance, would continue. The Deputy Prime Minister then went on to point out the level of subsidies that are involved with CN Marine in the various routes. He talked about how high they were and indicated that CN Marine would be instructed to continue the streamlining effort and that further cost-cutting measures could and should be achieved.

Now, my question to our witnesses today, Mr. LeClair and his colleague, is: First of all, when are we going to see the separation of CN Marine from CN as a separate Crown corporation? How is that process going to take place? When will it be accomplished? Then I want to ask some specific questions about possible cuts.

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, CN Marine has been separated completely from CN effective January 1, 1985. At this moment it still carries the name, CN Marine, and legally it is still owned by CN. The actual legal separation has not yet been achieved. We have absolutely nothing to say about running CN Marine. We are not represented on its board of directors. We are not consulted, and unfortunately we cannot give any answers to your questions, or indeed, any other questions on CN Marine on anything that has happened since January 1, 1985. We would be quite willing to answer anything pertaining to before that date, but since that date, we are not party to the decisions being taken in or for CN Marine.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, Mr. LeClair says legal separation has not yet taken place . . .

**Mr. LeClair:** That is right.

**Mr. Tobin:**—but that technically, in terms of the operations of CN Marine as being a distinct division or separate operation from CN, generally they have nothing to say. When is the so-called legal separation going to occur? Is it going to occur?

**Mr. LeClair:** Yes, there are ongoing negotiations between ourselves and the shareholder, the federal government, as to the details and as to the method. As for the modalities of the separation, we are still discussing how this will be handled in terms of the financial situation, our own and that of CN Marine. Legally, my understanding is that we are still the owners but have nothing to say about how it is being run.

**Mr. Tobin:** Legally, my understanding is that you are still the owners as well. The chairman of CN will certainly appreciate that the nature and terms and conditions that are attached to the formal legal separation of CN Marine from CN will have a tremendous impact on CN Marine's ability to

## [Traduction]

Je voudrais interroger ces messieurs sur CN Marine, auquel était consacré un chapitre dans les documents budgétaires, en particulier un document accompagnant le budget, préparé par M. Nielsen et son groupe d'études. Dans ce chapitre, le sous-ministre adjoint chargé de réduire les dépenses ou de trouver d'autres moyens de faire des coupes dans les dépenses gouvernementales, disait à propos de CN Marine que la modernisation annoncée en décembre dernier et issue de la déclaration du 8 novembre du ministre des Finances se poursuivrait. Le sous-ministre adjoint a alors précisé à combien s'élevaient, sur les différents itinéraires, les subventions de CN Marine. Il a souligné combien elles étaient élevées et a fait savoir que CN Marine serait encouragé à maintenir l'effort de rationalisation et que de nouvelles mesures visant à réduire les coûts devaient et allaient être prises.

Voici donc la question que je voudrais poser à nos témoins, M. LeClair et son collègue: quand sera-t-il procédé à la séparation de CN Marine et de CN comme société de la Couronne distinctes? Quelle forme prendra cette opération? Quand aura-t-elle lieu? Je veux ensuite poser certaines questions précises sur des compressions éventuelles.

**M. LeClair:** Monsieur le président, CN Marine constitue une entité séparée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1985, tout en continuant à porter le même nom et à être encore, en droit, la propriété de CN. La séparation juridique en soi n'a pas encore eu lieu. Nous n'intervenons d'aucune façon sur la gestion de CN Marine, nous ne sommes pas représentés à son conseil d'administration, nous ne sommes pas consultés, et malheureusement nous ne pouvons répondre ni à vos questions ni à toutes autres questions concernant CN Marine sur tout ce qui s'est passé depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1985. Nous serions tout à fait disposés à répondre à toutes questions portant sur des faits antérieurs à cette date, mais depuis lors, nous ne participons plus aux décisions soit de CN Marine, soit concernant cette société.

**M. Tobin:** Monsieur le président, M. LeClair dit que la séparation juridique n'a pas encore eu lieu . . .

**M. LeClair:** C'est exact.

**M. Tobin:** . . . mais qu'en pratique, CN n'intervient plus dans le fonctionnement de CN Marine qui constitue maintenant une entité distincte. Quand se fera la soi-disant séparation juridique? Se fera-t-elle pour de bon?

**M. LeClair:** Oui, les négociations sont en cours entre nous et l'actionnaire, le gouvernement fédéral, sur les modalités et sur la méthode. En ce qui concerne les modalités de la séparation même, nous discutons encore de la façon de procéder compte tenu de la situation financière, la nôtre et celle de CN Marine. Je crois comprendre qu'en droit, nous sommes toujours encore propriétaires mais que nous n'avons plus aucune autorité sur la gestion.

**M. Tobin:** Personnellement, je crois comprendre qu'en droit, vous êtes encore propriétaires. Le président de CN comprendra certainement que la nature de la séparation légale formelle de CN Marine de CN et les conditions qui s'y rattachent influenceront considérablement sur la capacité de CN Marine

*[Text]*

keep certain commitments or undertakings that have been proposed; i.e., a second new gulf ferry vessel.

Now, it seems to me there is a great deal you can tell us here today. Because if CN Marine is to be cut adrift like a prodigal son without a penny in his pocket, then the kind of cost-cutting measures we have seen thus far—that is, the ability of CN Marine to have the capital necessary to acquire a second vessel on the gulf run, the ability of CN Marine to resist the temptation to cut even further routes on the isolated south coast of Newfoundland, and I am sure Mr. LeClair is quite familiar with the routes I am referring to—will be dramatically impacted.

• 1025

I for one am not very concerned about the notion that CN Marine is to be cut adrift. If it is cut adrift without the wherewithal and ability to sustain the current level of service and to follow through on the undertakings CN Marine has made thus far to improve, say, its gulf ferry service, to put on the second vessel which has been talked about and which I am now told is very much in doubt—you know, the kinds of terms and conditions you attach, and the kind of finances you leave in the till as you send them on their merry way—will very much impact on CN Marine's ability to keep its commitments to the people of Atlantic Canada. It will impact on its ability to provide a service to the people of Atlantic Canada.

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, the real problem is not CN Marine. We envy the situation CN Marine will be in because it will be a Crown corporation, as of now, without a debt. The problem is not CN Marine. The problem is CN. We are being amputated of \$325 million worth of equity which will affect our dead equity ratio. The problem is not CN Marine. Please believe me on this. The problem is the effect of the separation on CN's ability to continue its responsibilities. I do not think you have to worry too much about CN Marine. It is in good shape financially at this time.

**Mr. Tobin:** Just for the record, Mr. Chairman, is the chairman telling me that CN Marine, when it is legally established as a separate entity, a separate federal Crown corporation, will be debt free and will have \$325 million worth of equity?

**Mr. LeClair:** That is the essence of what I am saying. If you want more details, Mr. Franklin can provide you with the details, Mr. Chairman. Essentially, the equity or the worth of CN Marine, which is approximately \$325 million on our books, is to be transferred away from CN. To this day, and the negotiations are still ongoing—this is not final—it looks as if this will be an amputation of CN's equity.

**Mr. Tobin:** An amputation of CN's equity. I am very sorry to hear that from the point of view of CN, but it somewhat relieves my concerns with respect to the ability of CN Marine to keep its commitments. You said Mr. Franklin could give more detail. Perhaps we should ask him to. Can I assume from this that CN Marine will be in a position to carry on with the

*[Translation]*

respecter certains engagements qui avaient été pris, entre autres, un deuxième traversier neuf pour le golfe.

Il me semble donc que vous aurez beaucoup à nous dire. Car enfin, si vous larguez CN Marine comme un fils prodigue, sans un sous en poche, le fait de sabrer dans les dépenses comme nous l'avons vu jusqu'à présent—empêchant de la sorte CN Marine d'avoir les capitaux nécessaires pour l'acquisition d'un second bateau pour la traversée du golfe, et l'obligeant à supprimer d'autres lignes sur la côte isolée de Terre-Neuve, et M. LeClair connaît fort bien les lignes dont je parle—tout ceci aura des répercussions graves pour CN Marine.

L'idée d'abandonner ainsi CN Marine à son sort ne m'enthousiasme guère. Si l'on ne lui assure pas les moyens de maintenir ses services actuels et de respecter les promesses d'améliorations faites jusqu'à présent, avec le service de traversier du golfe, par exemple, en mettant en place un second bateau dont il a été beaucoup question et dont le sort, me dit-on, paraît fort compromis, lorsqu'on envoie donc une telle société affronter le sort sans viatique, ladite société risque de ne pas être à même de respecter ses engagements envers les gens de la région de l'Atlantique. Or ces gens ne pourront qu'en pâtir.

**M. LeClair:** Monsieur le président, le vrai problème n'est pas le CN Marine dont le sort est enviable, puisque ce sera une société de la Couronne qui, à l'heure actuelle, n'a pas de dette. Le problème, en réalité, est CN. Nous sommes emputés de capitaux propres valant 325 millions de dollars, ce qui va influer sur notre coefficient d'endettement. Croyez-moi, le problème n'est pas CN Marine, mais l'effet que la séparation va avoir sur CN et sa capacité de continuer à assumer ses responsabilités. Ce n'est pas pour CN Marine, dont la situation financière est actuellement saine, que vous avez à vous tracasser.

**M. Tobin:** Monsieur le président, M. LeClair est-il en train de me dire que CN Marine, une fois établie en droit comme entité séparée, comme société de la Couronne distincte, n'aura plus de dette et 325 millions de dollars en capitaux propres?

**M. LeClair:** C'est exactement ce que je disais. M. Franklin pourra vous donner plus de précisions si vous le souhaitez, monsieur le président. Les capitaux de CN Marine, qui s'élèvent dans nos livres comptables à environ 325 millions de dollars, seront retirés à CN. Les négociations sont toujours encore en cours, et rien n'est encore définitif, mais à ce stade tout donne à penser que la séparation signifiera une amputation des capitaux propres de CN.

**M. Tobin:** Une amputation de ces capitaux. Je suis désolé pour CN, mais soulagé pour CN Marine, qui pourra ainsi respecter ses engagements. Puisque vous proposez que M. Franklin nous donne des précisions, j'aimerais les entendre. Puis-je en conclure que CN Marine sera en mesure d'acquiescer un deuxième bâtiment neuf, soit à bail, soit en le faisant construire en notre pays?



[Texte]

acquisition of a second new vessel, either by lease or by having it built in this country?

**Mr. LeClair:** I would not want us to comment on CN Marine's ability to carry on with this. I think this is outside of our mandate. We can only comment on the effects of the proposed separation on CN.

**Mr. Tobin:** Can you give us some more detail, Mr. LeClair, about the proposed separation of CN? From a financial point of view, what is involved? At least what is being proposed? What are the general parameters?

**Mr. LeClair:** Mr. Franklin, with your permission, Mr. Chairman, can give you details if you want us to pursue this.

**Mr. Tobin:** The chairman has nodded his head. You can see he is very interested Mr. Franklin.

**The Chairman:** I have two ears; I can hear two conversations, Mr. Tobin.

**Mr. Tobin:** With your blessing, Mr. Chairman, we are going to ask Mr. Franklin to give us more details about the separation of CN Marine from CN, a subject which I know you are passionately interested in, as a good Nova Scotian.

**The Chairman:** Only from CN's point of view. I mean from what they can give... anyway, they have certain limits, because we all know other people make the decisions.

**Mr. Tobin:** They have volunteered information.

**The Chairman:** Mr. Franklin.

**Mr. R.C. Franklin (Executive Vice-President, Canadian National Railways):** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Tobin, the book value of CN Marine is in the order of \$325 million at the end of 1984. At the end of 1984 CN Marine was set up under Bill C-24 as a parent Crown corporation, which means that even though CN owns the shares of CN Marine, the Minister can treat CN Marine as if it were owned directly by the government. The ministry has been doing that since January 1, 1985.

The book value is \$324 million at the end of last year, and the proposal is that we would exchange those assets for a return of CN's parent-company shares which the government owns. So nothing in the way of that separation from CN will in any way change or alter its financial situation the next day. To the extent that it was capable of doing the things that you said on December 31, it was capable of doing them on January 1. Beyond that, I cannot comment.

• 1030

**Mr. Tobin:** Let me ask this question then—and I take to heart Mr. LeClair's admonition not falsely to place our concern in the wrong quarter. What is the effect on CN's ability to meet its borrowing requirements and financial commitments and to fulfil its spending programs with \$325

[Traduction]

**M. LeClair:** Ce n'est pas à nous, je crois, de vous dire ce que CN Marine sera en mesure de faire. Nous ne pouvons vous parler que des conséquences de la séparation envisagée pour CN.

**M. Tobin:** Pouvez-vous nous donner quelques précisions là-dessus, monsieur LeClair? Qu'est-ce que cela comporte au plan financier? Quelles sont les propositions? Quels sont les paramètres?

**M. LeClair:** Si vous le permettez, monsieur le président, M. Franklin vous donnera des précisions là-dessus, si la question vous intéresse.

**M. Tobin:** Le président a fait signe que oui. Vous voyez bien que ce qu'à à dire M. Franklin l'intéresse.

**Le président:** J'ai deux oreilles, monsieur Tobin, et je peux donc entendre deux conversations.

**M. Tobin:** Avec votre bénédiction, monsieur le président, nous allons demander à M. Franklin de nous parler plus en détail de la séparation de CN Marine de CN. Je sais que, comme tout habitant de la Nouvelle-Écosse qui se respecte, le sujet vous tient beaucoup à coeur.

**Le président:** Uniquement du point de vue de CN. Je veux dire de ce qu'ils peuvent donner... de toute façon, ils se heurtent à certaines contraintes, car nous savons tous que d'autres prennent les décisions.

**M. Tobin:** Ils ont proposé de nous donner cette information.

**Le président:** Monsieur Franklin.

**M. R.C. Franklin (vice-président, le Canadien National):** Je vous remercie, monsieur le président. A la fin de 1984, monsieur Tobin, la valeur comptable de CN Marine était de l'ordre de 325 millions de dollars. A la fin de 1984, CN Marine a été constitué dans le cadre de la Loi C-24 comme société de la Couronne apparentée, ce qui signifie que même si CN est propriétaire des actions de CN Marine, le ministre peut traiter cette dernière comme si elle était la propriété directe du gouvernement, et c'est ce qu'il a fait depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1985.

La valeur comptable était de 324 millions de dollars à la fin de l'année dernière, et il a été proposé que nous échangeons ces avoirs contre les actions de la société-mère de CN qui sont la propriété du gouvernement. Cette séparation de CN ne modifiera donc d'aucune façon, du jour au lendemain, sa situation financière et la société sera en mesure de faire le 1<sup>er</sup> janvier ce qu'elle pouvait faire le 31 décembre. C'est tout ce que je puis en dire.

**M. Tobin:** En ce cas je voudrais poser la question suivante, et j'ai présent à l'esprit le conseil de M. LeClair de ne pas nous faire de souci à tort. Allégué de 325 millions de dollars de capitaux propres, comment le CN pourra-t-il faire face à ses engagements financiers, rembourser ses emprunts et assumer ses propres de dépenses?

[Text]

million of equity removed from its portfolio when it goes to the bank?

**Mr. Franklin:** As far as the cash generation of CN Marine goes, it will have no impact on CN's ability financially because it was in effect a wash when it comes to cashflow. All of the proceeds, all of the earnings of CN Marine were ploughed back into CN Marine so none were coming to CN.

**Mr. Tobin:** But there is an equity loss.

**Mr. Franklin:** But, to the extent that we have lost \$324 million or \$325 million of equity, our debt ratio will increase about 3% and it will therefore add to our problems of financing the rest of the company because our debt ratio will be that much higher.

**Mr. Tobin:** Can I ask about TerraTransport?

**The Chairman:** One minute.

**Mr. Tobin:** One minute. Thank you, Mr. Chairman.

With respect to TerraTransport, are there any plans in the immediate future further to streamline the current services that are being provided in Newfoundland by TerraTransport? We are hearing rumbles and moans and groans around the island that what has become in the last few years a pretty succinct and pretty streamlined operation may in fact be subject to further cuts. Is that a fair assessment of what is going to happen?

**Mr. LeClair:** Before I ask Mr. Lawless to answer this, I am not sure exactly what is the nature of the question, whether you are talking about ...

**Mr. Tobin:** Routes.

**Mr. LeClair:** Routes. Oh, okay. You are talking about physical routes, streamlining the operation ...

**Mr. Tobin:** Yes.

**Mr. LeClair:** —and not the future of TerraTransport— financially, government and so forth.

**Mr. Tobin:** I am asking two things: first of all, frequency of routes and, secondly, I want to ask you about the difficulty you are now having with respect to the CTC decision. We are awaiting a decision on TerraTransport's pricing arrangements.

**Mr. LeClair:** Mr. Lawless can answer both of these questions, Mr. Chairman.

**Mr. Lawless:** As you know, we have applied to the CTC for abandonment of some of the branch operations in Newfoundland. Similarly, we have done this right across the country. We have received authority from the CTC to abandon some of the lines and that is well under way.

There is no procedure at all, of course, to affect the main line which is operating between St. John's and Port-aux-Basques, which is, if you want, the lifeline of the railway itself.

As for other operations we are streamlining, the container operation is now about 65% to 70% converted from boxcars to

[Translation]

**M. Franklin:** En ce qui concerne les liquidités de CN Marine, celles-ci n'influeraient pas sur la capacité financière de CN parce que rien n'allait au CN en matière de liquidité. Toutes les recettes de CN Marine étaient réinvesties dans la société, et le CN n'en bénéficiait donc pas.

**M. Tobin:** Mais il y a ponction dans les capitaux propres.

**M. Franklin:** Dans la mesure où nous avons perdu entre 324 et 325 millions de dollars de capitaux propres, notre coefficient d'endettement augmentera d'environ 3 p. 100, augmentation qui compliquera nos problèmes de financement de ce qui reste de la société.

**M. Tobin:** Est-ce que je peux poser une question sur TerraTransport?

**Le président:** Un instant.

**M. Tobin:** Un instant. Je vous remercie, monsieur le président.

En ce qui concerne TerraTransport, y a-t-il dans l'immédiat des projets de rationalisation des services actuels assurés à Terre-Neuve par cette société? Du côté de l'île nous parvenons des lamentations et des récriminations, et l'on redoute que ce qui était devenu dans les dernières années un service déjà passablement réduit va l'être encore davantage. Est-ce bien ce qui risque de se produire?

**M. LeClair:** Avant de demander à M. Lawless de répondre à cette question, j'aimerais d'abord être certain de ce que vous me demandez au juste, à savoir si vous parlez de ...

**M. Tobin:** De lignes.

**M. LeClair:** Bon, de lignes. Vous parlez de parcours, de rationalisation de ceux-ci ...

**M. Tobin:** Oui.

**M. LeClair:** ... et non de l'avenir de TerraTransport, au plan financier, gouvernemental etc.

**M. Tobin:** J'aimerais savoir deux choses: tout d'abord la fréquence des lignes et ensuite, la difficulté que vous cause la décision de la CCT. Nous attendons une décision sur le barème des prix de TerraTransport.

**M. LeClair:** M. Lawless peut répondre à ces deux questions, monsieur le président.

**M. Lawless:** Vous n'ignorez pas que nous avons fait une demande d'après de la CCT d'abandonner certaines lignes secondaires à Terre-Neuve et parallèlement, nous avons fait une demande semblable pour tout le pays. La CCT nous a autorisé à renoncer à certaines de ces lignes et l'opération est en cours.

Aucune mesure n'a été prise, bien entendu, qui porterait atteinte à la ligne principale entre Saint Jean et Port-aux-Basques, qui est le tronçon vital de la ligne.

Quant aux autres opérations de rationalisation, des wagons couverts ont été remplacés par des containers dans la propor-

## [Texte]

containers. We expect to complete and get the rest of the funding to complete that operation prior to the end of the year.

A report has been prepared for the future of TerraTransport. That report has not been finalized yet as far as discussions between the government and our own self go. We have had some preliminary discussions and hopefully that report will be available and some decisions will be taken about the future of TerraTransport fairly soon.

Our problem, of course, is that, while we can complete the conversion from boxcars to containers, we still have a very old plant in Newfoundland from the standpoint of both the infrastructure itself and the equipment, and the long-term future of the railway there will depend on our ability to provide capital not only to replace the infrastructure but also to replace the now 30- and 35-year-old locomotives and other equipment that is operating there.

Your other question about the... He had one other question on CTC.

**The Chairman:** Yes. I want to get a supplementary because I have a conflict of interest on this along the lines of Mr. Tobin's questions, which you may be well aware of. If not, you should be.

**Mr. Lawless:** On the CTC pricing activity, that has been, as you know, suspended for the time being and we are moving rates on the basis of what the marketplace will take.

• 1035

There has been an increase effective January 1. There was another one—I think it was in June; we applied in May and it was to be effective in June. We will be looking at the prices again in the fall. If indeed the marketplace can take another increase, we will be raising our rates at that time. That process depends entirely on competitive factors from the other competitors that are moving in there, either by truck or by ship from Montreal.

**Mr. Tobin:** Are you saying you are going to set your rates to allow competitors to remain...? Let me understand this. Are we saying that a subsidized government operation will set up a pricing structure to ensure that the private sector can stay alive and can compete, that we are sensitive to their ability to survive? Is that what we are saying?

**Mr. Lawless:** It is not a subsidized operation. What we are saying is...

**Mr. Tobin:** It is not subsidized?

**Mr. Lawless:** No. Canadian National loses about \$35 million a year on the TerraTransport operation, and we are heading for about \$40 million.

**Mr. Tobin:** Okay, I am sorry. It is a question of semantics. The point is, you are cross-subsidizing somewhere, whether...

**Mr. Lawless:** We wish it were subsidized.

## [Traduction]

tion de 65 à 79 p. 100. Nous espérons obtenir avant la fin de l'année le reste des crédits qui nous permettra de compléter cette opération.

Un rapport a été préparé sur les perspectives de TerraTransport, rapport auquel on n'a pas apporté la dernière touche tant que les discussions entre le gouvernement et nous-mêmes se poursuivent. Nous avons eu des discussions préliminaires et espérons que le rapport sera publié sous peu et que certaines décisions pourront alors être prises concernant l'avenir de TerraTransport.

La difficulté, bien entendu, c'est que tout en terminant la conversion en containers des wagons couverts, nous avons toujours encore à Terre-Neuve des installations très anciennes tant au point de vue de l'infrastructure que l'équipement et l'avenir à long terme des chemins de fer dépendra de notre capacité financière de remplacer non seulement l'infrastructure, mais également les locomotives qui datent maintenant d'il y a 30 ou 35 ans, ainsi que d'autres matériels toujours utilisés.

Quant à votre autre question... Il y avait une autre question sur la CCT.

**Le président:** Oui. Je voudrais poser une question supplémentaire, car les questions de M. Tobin me placent dans une situation de conflit d'intérêt dont vous vous rendez peut-être compte, dont vous devriez, en tout cas vous rendre compte.

**M. Lawless:** En ce qui concerne la décision de la CCT sur les prix, elle a été suspendue pour le moment et pour fixer les prix, nous nous basons sur ce que peut supporter le marché.

Il y a eu une augmentation à compter du premier janvier; nous avons fait une demande d'augmentation en mai, qui devait prendre effet en juin, je crois. À l'automne, nous réexaminerons la question des prix, et augmenterons nos tarifs si le marché peut le supporter. Cela dépend entièrement de la concurrence et de ceux qui interviennent sur ce terrain, à partir de Montréal, soit par camion soit par bateau.

**M. Tobin:** Est-ce que vous voulez dire que vous établissez vos tarifs pour permettre à vos concurrents de rester...? J'aimerais bien comprendre cela: est-ce que vous voulez dire qu'une opération subventionnée par le gouvernement mettra en place un barème des prix permettant au secteur privé de survivre et de faire concurrence, que c'est cela qui nous tient à coeur? Est-ce ce que vous dites?

**M. Lawless:** Ce n'est pas une opération subventionnée. Ce que nous disons, c'est que...

**M. Tobin:** Elle n'est pas subventionnée?

**M. Lawless:** Non. Le Canadien National perd environ 35 millions de dollars par an, bientôt 40 millions, sur Terra Transport.

**M. Tobin:** Excusez-moi, c'est une question de vocabulaire. Il s'agit de subventionnement interne, à savoir...

**M. Lawless:** Plut au ciel que TerraTransport soit subventionnée!



[Text]

**Mr. Tobin:** In one form or another, it is being cross-subsidized or cross-supported from other routes or whatever.

Am I hearing you say there is this pressure on you or there is a decision on your part to try to establish rates that will allow private competitors to survive in the marketplace?

**Mr. Lawless:** Well, we do not set our rates on the basis of allowing others to compete; we set our rates on the basis of allowing ourselves to compete.

**Mr. Tobin:** Your competitors claim they are predatory rates.

**Mr. Lawless:** Well, that is what the CTC looked at, as you know, and that has been suspended for the time being. We are naturally trying to move our rates so we can get full cost recovery; unfortunately, the marketplace will not take full cost recovery.

**Mr. Tobin:** That is right; exactly.

**The Vice-Chairman:** I believe Mr. Nowlan has a supplementary.

**Mr. Nowlan:** I have a couple of supplementaries, Mr. Lawless and Mr. LeClair, on this whole question of the Terre Nova and the rates. You mentioned the conversion, of course, from boxcars to containers. I would like to know very specifically if there is some plan within the corporation to have the size of container that in effect is going to take what we call balloon goods. These are potato chip . . . Of course, I have to declare my conflict of interest, because we have Hostess Foods right in the heart of my riding, five miles down the road from my home town, with a lot of people employed. This conversion from boxcars to containers has caused a real problem. I thought there was some attempt by the corporation to have a larger form of container, whereby they could make the shift and use it, whereas the present containers and the cost of the new rates is going to have a very adverse effect on them in keeping their market in Newfoundland.

**Mr. Lawless:** That is a major problem for balloon traffic. The answer, of course, to a larger container is a 48-foot van, 9 feet high, 8 feet, 6 inches wide, which is a piggyback trailer. Now, that is probably going to be the mix and match that will handle the traffic you referred to. Containers are all either 20 feet or 40 feet. However, we can move trailers up to 48 feet in length now as a result of new highway regulations. I would assume that will be the way we will be handling that type of traffic for the future. The boxcar will no longer be available for transportation in Newfoundland; but quite frankly, I think that type of traffic can be satisfactorily handled in the larger-type trailers.

**Mr. Nowlan:** And those larger-type trailers are available now?

**Mr. Lawless:** They are available now, yes.

**Mr. Nowlan:** I guess you cannot get in . . . I would like to get in—and I will not trespass on the committee—the difference in rates and the effect between using ACE into Newfoundland

[Translation]

**Mr. Tobin:** Sous l'une ou l'autre forme, elle reçoit un interfinancement, un subventionnement interne d'autres lignes, ou par un autre moyen.

Qu'entendez-vous au juste? Qu'il y a une pression sur vous ou que vous avez essayé d'établir vos tarifs de façon à permettre à vos concurrents privés de survivre sur le marché?

**Mr. Lawless:** Nous n'établissons pas nos tarifs en fonction de nos concurrents pour leur permettre de survivre, mais nous permettrons de survivre.

**Mr. Tobin:** Vos concurrents soutiennent que se sont des tarifs déloyaux.

**Mr. Lawless:** Et bien, c'est ce qu'a examiné la CCT, comme vous le savez, et ces prix sont suspendus pour l'instant. Nous essayons, bien entendu, de façon à rentrer dans nos frais mais le marché, malheureusement, ne permet pas cela.

**Mr. Tobin:** C'est exact. C'est tout à fait cela.

**Le vice-président:** Je crois que monsieur Nowlan a une question supplémentaire.

**Mr. Nowlan:** Sur cette question de Terre-Neuve et des tarifs, j'ai plusieurs questions supplémentaires pour messieurs Lawless et Leclair. Vous avez mentionné, bien entendu, la conversion de wagons couverts à conteneurs, et j'aimerais savoir si la société envisage d'acquiescer des conteneurs d'une taille permettant de loger ce que nous appelons «balloon goods». C'est pour le transport de croustilles de pommes de terre . . . Je reconnais me trouver en conflit d'intérêt, car la firme Hostess Foods, se trouve en plein cœur de ma circonscription, à cinq milles par la route de ma ville d'origine, et emploie un grand nombre de personnes. La conversion des wagons couverts en conteneurs a soulevé de grandes difficultés. Je pensais que la société avait essayé d'obtenir des conteneurs de plus grande dimension, ce qu'il lui aurait permis de profiter de la conversion, alors qu'avec les conteneurs actuels et les tarifs de transport elle va avoir du mal à conserver son marché à Terre-Neuve.

**Mr. Lawless:** C'est un grave problème pour le transport de ce genre de marchandise. Au lieu d'un conteneur plus grand, ce qu'il faut, c'est un wagon rail-route de 48 pieds, à savoir 9 pieds de haut 8 pieds 6 pouces de large. Ce sera probablement là la solution qui permettra de transporter les marchandises dont vous parlez. Les conteneurs n'existent qu'en vingt ou quarante pieds, mais avec le nouveau règlement des autoroutes, nous pouvons transporter des camions qui ont jusqu'à 48 pieds de long. C'est le mode de transport de l'avenir pour ce genre de marchandise. Il n'y aura plus de wagon couvert à Terre-Neuve, mais je crois vraiment que ce genre de marchandise peut être transportée de façon satisfaisante par les poids-lourds.

**Mr. Nowlan:** Ces poids-lourds sont-ils maintenant disponibles?

**Mr. Lawless:** Oui, ils le sont.

**Mr. Nowlan:** J'aimerais aborder le sujet de . . . mais j'imagine que vous ne le pouvez et je ne veux pas prendre le temps du Comité . . . Je voudrais parler de la différence de tarif et de

## [Texte]

and of course using the container into Newfoundland. A concern of the change is that as long as everyone is going to be in the same competitive position as they were before, well, perhaps it will not be quite as adverse, but if the shift from boxcars to containers presents a larger increase in costs to local producers, I will say that in Nova Scotia they are going to be in an adverse situation and at a disadvantage with people still using ACE.

• 1040

**Mr. Lawless:** The whole objective of conversion—and you really have to go all the way, because we are only going part way when you change the boxcar to the container—is to is to get a lower-cost system in place, and that is what we are trying to do. The difficulty, of course, is the tremendous amount of up-front capital that is going to be necessary, if we are going to continue to operate the railroad, to plough back into the railroad system.

The other objective of course is to abandon the railway and put everything on the highway. Of course you would certainly end up with a lower-cost system on that basis.

**Mr. Duguay:** I wanted to pursue a number of questions on CN operations and particularly on their relationship with their employees. I wonder if you could give me a reasonably straightforward answer about why it has been necessary to have three successive rounds of lay-offs in the last eight months or so.

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, I wonder if the hon. member could be a little more specific, or is that just a generic general question as to why we have lay-offs? He mentioned three lay-offs in the last 12 months. We have lay-offs in every 12 months of any year.

**Mr. Duguay:** Let me go back a little, and perhaps if I tell you where my riding is you might understand who it is who motivates me to ask that question. My riding is St. Boniface. It borders the Transcona yards and takes in CN. A number of people who work for the railway live in my constituency and they often ask those questions. So what I am really asking for—and I am going from memory here—is in the last eight or nine months you announced one set of lay-offs, and then a second set was announced, and then recently you announced that you would extend the summer vacation by one month. So what I am trying to get at is, what long-range scheme causes you to act in that way, and why is it that the railway is now in a situation where it has to have these lay-offs?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, I wonder if you could answer this question in a general sense first and then perhaps I will ask Mr. Lawless specifically about Transcona, because obviously Transcona is not the only shop. The three shops are treated identically, and there are lay-offs outside of the shops and outside of Winnipeg or that region.

**Mr. Duguay:** If I said that, I want to correct that. I understand the lay-offs have been equitable across the country. I was not making that point.

## [Traduction]

la différence entre l'utilisation d'ACE et de conteneurs à Terre-Neuve. Ce que l'on craint avec cette conversion, c'est que tant que chacun se fera concurrence comme avant, la situation ne sera pas si grave, mais si la transition du wagon fermé au conteneur entraîne une hausse des coûts pour les producteurs locaux, les gens de Nouvelle-Écosse se trouveront défavorisés par rapport à ceux qui utilisent encore les «ACE».

**M. Lawless:** C'est par esprit d'économie que nous voulons remplacer les wagons fermés par des conteneurs. Notre plus grave difficulté, si nous voulons continuer à exploiter notre chemin de fer, c'est de trouver des capitaux d'investissement.

Une autre possibilité serait, bien entendu, de remplacer le transport par chemin de fer par le camionnage. Cette façon procéder s'avérerait, j'en suis persuadé, beaucoup moins coûteuse à long terme.

**M. Duguay:** J'ai d'autres questions à vous poser sur les activités du CN et plus particulièrement, sur les relations patronales-syndicales de cette entreprise. Pouvez-vous me dire si les 3 vagues de mises à pied que l'on a connues au cours des 8 derniers mois étaient vraiment nécessaires.

**M. LeClair:** Monsieur le président, le député pourrait-il être un peu plus précis car je me demande si sa question porte uniquement sur le problème général des mises en disponibilité. Il a parlé de 3 mises à pied depuis un an. Nous avons des mises à pied chaque année.

**M. Duguay:** Quand je vous dirai quelle circonscription je représente, vous comprendrai tout de suite pourquoi j'ai posé cette question. Je suis le député de Saint-Boniface. Ma circonscription est voisine des cours de triage de Transcona et comprend le CN. Je compte parmi mes commettants de nombreux cheminots qui me posent souvent des questions dans ce sens. En autant que je me souvienne, vous avez effectué 2 mises à pied massives au cours des 8 ou 9 derniers mois et vous avez annoncé dernièrement votre intention de prolonger les vacances d'été d'un mois. Pouvez-vous me dire quel est l'objectif à long terme qui vous pousse à prendre ces mesures et pourquoi ces mises à pied sont-elles nécessaires.

**M. LeClair:** Monsieur le président, je vais commencer par fournir une explication générale et je vais ensuite demander à M. Lawless de fournir des détails sur la situation de Transcona qui n'est, manifestement pas, notre seul atelier de réparations. Les 3 ateliers sont traités exactement de la même façon et nous effectuons également des mises à pied dans d'autres secteurs, ainsi qu'à l'extérieur de Winnipeg ou de cette région.

**M. Duguay:** Si c'est ce que j'ai dit, laissez-moi rectifier. Autant que je sache, les mises à pied ont été effectuées de

[Text]

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, it goes back to the philosophy of what CN is all about. I think we come to the margin of this every time we come to the committee, and we always promise ourselves that sooner or later we will discuss that.

Our mandate is to provide transportation throughout the country at the lowest cost possible in the most efficient manner possible. We do not have an appropriation from Parliament in any way, shape, or form. If we make a loss, we have to borrow money, and we have to streamline our operation to make sure we do make a profit.

Our responsibilities, for example to double-track the west, are very onerous. As you know, they are in the billions of dollars over the next decade. Our mandate is to be commercially oriented and to fund these on our own. In so doing, where there is a significant decrease of volume, as there is now, for example, in our business—and we are now struggling even to be able to survive this year, and next year looks even worse—we have to take steps to make sure we are still competitive.

This obviously flies in the face of another philosophy of what CN ought to be, and that is perhaps, without going to the extreme, more in the line of a regional developer, or more in the line of a provider of jobs in various regions of the country. We have to provide efficient transportation at the lowest possible cost. Therefore, when there is diminution of volume, when there are opportunities through automation and high technology and so forth to be more efficient, that is the route we take. We are very mindful of what it does to the communities involved, and this explains why we are doing this never all at once, but in steps. Unfortunately, we have had to do this in the past and we will have to do that and more of that in the future.

• 1045

If our mandate were changed, if we were given clear indication by our shareholder that our mandate was not necessarily to provide transportation at the lowest cost possible but to be a provider of regional jobs, we would be able to accommodate this. But as of now, that is not our mandate.

Having said that, Mr. Chairman, perhaps Mr. Lawless can be more specific as to those lay-offs that affect the hon. member's riding.

**Mr. Lawless:** Yes, there is a very specific situation that has developed in our traffic base in 1985. We are seeing much lower levels of traffic than we had experienced in 1984, and there have been lay-offs across the country. When you come to the shop situation, you probably know that Transcona, like Pointe Saint-Charles and the Moncton shops, are maintenance shops. They are there to repair equipment.

[Translation]

manière uniforme à travers le pays. Ce n'est pas là où je voulais en venir.

**M. LeClair:** Monsieur le président, ceci m'amène à parler des principes sur lesquels se forme notre société de chemins de fer. Chaque fois que nous nous présentons devant le Comité, nous effleurons à peine la question mais nous nous engageons à en discuter en profondeur.

Notre mandat consiste à desservir le pays de manière efficace et économique. Nous ne recevons aucune affectation de crédit du Parlement sous quelque forme que ce soit. Si nous enregistrons une perte, nous devons emprunter pour compenser et modifier notre système de manière à réaliser un profit.

Nous avons de très lourdes responsabilités, comme par exemple, de construire une deuxième voie ferrée dans l'Ouest. Vous savez que ces travaux pour la prochaine décennie coûteront quelques milliards de dollars. Le CN est une société à vocation commerciale qui a pour objectif de s'autofinancer. Nous avons des difficultés cette année et c'est pourquoi dans les secteurs où le volume décroît considérablement, nous devons prendre des mesures draconniennes pour garantir le caractère concurrentiel de notre entreprise. Si nous ne sommes pas très optimistes quant à l'année en cours, je dois dire que nous sommes encore plus pessimistes pour l'année qui vient.

Cela est, manifestement totalement à l'opposé de ce que d'aucuns prétendent, à savoir, que le CN, sans pour autant donner dans l'autre extrême, devrait jouer un beaucoup plus grand rôle au niveau de l'expansion régionale et de la création d'emplois. Notre mandat consiste à fournir un moyen de transport efficace au plus bas coût possible. Par conséquent, lorsque le volume diminue et que l'automatisation et la technologie de pointe nous permettent d'être plus efficaces, nous en profitons. Cela ne nous empêche pas pour autant d'être conscients des répercussions sur la collectivité et c'est la raison pour laquelle nous procédons toujours par étape. Nous avons dû, malheureusement, effectuer des coupures de personnel par le passé et nous devons en faire d'autres encore.

Si nos actionnaires changeaient notre mandat et nous demandaient de créer des emplois dans les régions, nous le ferions. Mais ce n'est pas le cas.

Cela dit, monsieur le président, je vais demander à M. Lawless de vous fournir quelques précisions sur les mises à pied qui se sont produites dans la circonscription de l'honorable député.

**M. Lawless:** Le profil du volume de transport a beaucoup changé en 1985. Nous avons enregistré une diminution considérable par rapport à 1984 et c'est pourquoi il y a eu des mises à pied dans tout le pays. Vous savez sans doute que les centres de Transcona, Pointe Saint-Charles et Moncton sont des ateliers de réparation. C'est là que l'équipement est réparé.



## [Texte]

What has happened specifically—and the member would know this, coming from St. Boniface—is that the grain traffic in 1985 is substantially lower than 1984 and earlier years. What that does to us is create much less demand for service of the equipment, and there is just not the repair work required to keep the fleet at a certain level for service, because the traffic demands are not there. So in reducing the amount of repair work that is necessary, of course, we have reflected that in lay-offs in the three shops across the country.

Not just grain is down, but since you are from that territory you know that grain is down substantially. As a matter of fact, we are looking at something like 20% to 25% lower levels of grain in 1985 than we experienced in 1984. So until that demand for equipment comes back again—and we hope it comes back soon—we will have to have lower levels of employment in our shops. We are doing the best we can to keep our fleet at an acceptable level and we are trying to minimize the lay-offs; however, the demand is not there so we have to reflect it in that way.

**Mr. Duguay:** Let me pursue that, Mr. Chairman, and say that I have already made comments publicly, and therefore, want to make sure you understand that I agree wholeheartedly with the mandate you have currently been given by your shareholders. I am in support of that mandate. I also accept the fact that you are not required, nor should you be, to be a regional job promoter or developer. So I accept those two things. I also know, as Mr. Lawless has said, that there has been a significant decrease in volume in the past year and that it is likely not to be very optimistic in the short future.

But I want to get to the main point that my constituents tell me. I get representation from major unions on a regular basis. In every discussion I have had with them since October, I have found them to be reasonable people. I have met with some of your officials in the Winnipeg area and have found them to be reasonable. In anything I have had with regard to your presidency and your chief executive people, I have found you to be reasonable. Yet one of the things I find very, very difficult to understand is that none of these particular things comes upon you like a sudden storm, and one of the criticisms I have had—and perhaps you can correct me if I am wrong—is that with regard to these three lay-offs your executive management people have not had discussions with the major shop craft unions who have asked repeatedly to meet with you.

The other thing I find difficult to understand is why it is you would do these lay-offs in steps, when employees were telling me four months ago: Do not worry about that; the next is coming. There is going to be an extension of our summer vacation. I guess I look at that and wonder why it is that your human resources people do not exert more effort to work with the employees whom we want to be more productive in order to meet the mandate that you have.

• 1050

My questions really . . . and the last one talked about doing the lay-offs in steps. It is my understanding that they have been done in such good steps and in such small doses that some

## [Traduction]

L'honorable député de St. Boniface doit savoir que les expéditions de céréales en 1985 ont connu une diminution considérable par rapport à 1984 et aux années précédentes. Cela veut dire pour nous que le matériel roulant sert beaucoup moins et que par conséquent, il nécessite moins de réparations pour maintenir la qualité du service. Et c'est pourquoi nous avons dû effectuer des mises à pied dans ces trois centres.

Le transport des céréales n'est pas le seul secteur où nous avons enregistré des baisses considérables. Mais puisque vous êtes des Prairies, vous connaissez la situation des céréales. En fait, nous avons enregistré en 1985 une baisse de 20 à 25 p. 100 comparativement à 1984. Tant que cette situation durera, nous aurons besoin de moins de personnel dans nos ateliers de réparations. Il est à espérer, bien entendu, que la situation s'améliorera sous peu. Nous faisons notre possible pour maintenir la qualité du matériel roulant et minimiser le nombre de mises à pied. Toutefois, comme je l'ai dit tout à l'heure, la demande a baissé et nous n'avons pas eu le choix.

**M. Duguay:** Monsieur le président, je l'ai déjà dit en public et je le répète: je suis parfaitement d'accord avec le mandat que vous ordonnez vos actionnaires. Je l'appuie entièrement. Je reconnais également que l'expansion régionale et la création d'emplois n'entrent pas dans votre mandat, et c'est bien ainsi. Cela ne me pose aucune difficulté. En outre, M. Wallace a eu raison de dire tout à l'heure que je suis au courant de la réduction considérable du volume enregistré au cours de l'année qui vient de se terminer et que cela augure mal pour le court terme.

Mais laissez-moi vous transmettre le message de mes commettants. Je rencontre régulièrement les représentants des principaux syndicats. Nous avons eu de nombreuses rencontres depuis octobre dernier et je dois dire que je les trouve très raisonnables. J'ai rencontré également de vos représentants de Winnipeg et je les ai trouvés également raisonnables. Toutes les fois que j'ai eu à faire avec votre président et vos dirigeants, ils se sont montrés très raisonnables. Je suis persuadé qu'aucune de ces mises à pied n'a été décidée à la dernière minute. Je trouve donc très difficile à comprendre pourquoi les représentants des principaux syndicats, et corrigez-moi si je ne m'abuse, n'ont jamais réussi à rencontrer les représentants de l'employeur, malgré leurs nombreuses demandes à cet effet, pour discuter de ces trois mises à pied.

J'ai également beaucoup de difficulté à comprendre pourquoi vous avez effectué ces mises à pied par étape car des employés me disaient il y a déjà quatre mois de ne pas m'inquiéter, que la prochaine étape allait être appliquée sous peu. Les vacances d'été seront prolongées. Je me demande pourquoi vos experts en matière de personnel n'essaient pas de trouver des moyens d'améliorer le rendement de vos employés de manière à vous permettre de mieux remplir votre mandat.

Si je vous pose ces questions . . . et le dernier a parlé des mises à pied par étape. Pour autant que je sache, ces mises à pied ont été tellement bien faites que les employés n'étaient

[Text]

of the protections of the Labour Code have not been open to employees in this round. So my bottom line question is: Why are your employees not, whom we count on to increase productivity of the railway, closer to you? Why is it that they say they cannot talk to you and do not understand why these things are happening?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, before Mr. Lawless comments specifically again on Transcona . . .

**Mr. Duguay:** If I may rephrase that. I do not want this to be seen as a uniquely St. Boniface or Transcona question. It comes because those people talked to me, but national unions have also made representation. I think my colleagues can speak for the other areas. I did not dream this up because I live in St. Boniface.

**The Vice-Chairman:** Mr. Duguay, your time has almost expired. If we could have a short answer perhaps on the second round we could come back to it.

**Mr. Duguay:** Mr. Chairman, I have been here 50 minutes and we have had only two people speak. I do not know how we apportion ten minutes and I run out in five.

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, I think that . . .

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I want to support the hon. member because he has not had time to ask his questions. He is a good member.

**The Vice-Chairman:** Mr. Tobin, we are always here for the second round also.

**Mr. LeClair:** We accept the comments of the hon. member. I think he is quite right, because if he would just ask his neighbour to the left, he will find that these concerns are also shared in another part of the country.

The notion as to how much consultation we have with our employees and unions is one that is always in the forefront. Like you, we feel that we have some of the most understanding unions in the country. We are just now in the process of ratification of a new collective agreement. It has been ratified by the first group. Hopefully, it will be by the others.

We do make efforts at all times and we are always frustrated and we are always disappointed that at least we are not perceived to be consulting as much as we should or to be in constant dialogue. Mr. Lawless will elaborate on this, but to give you an example as to why we go by steps, I can assure you it has nothing to do with attempts to go around the Labour Code. That has never entered our minds. And if it has, I am certain that nobody at this table has ever heard or been a party to that because we would not accept that.

What has happened is that we started to feel what was happening in December. December, January and February

[Translation]

même pas protégés par les dispositions du Code du travail. Au fond, ce à quoi je veux en venir, c'est ceci: comment se fait-il que vos employés sur qui nous comptons pour améliorer le rendement du chemin de fer, ne peuvent même pas vous rencontrer? Comment se fait-il que vous ne leur expliquiez même pas la situation?

**M. LeClair:** Monsieur le président, avant que M. Lawless ne réponde au sujet de Transcona . . .

**M. Duguay:** Laissez-moi reformuler cette question. Je ne veux pas que vous pensiez que je m'intéresse juste à Saint-Boniface ou Transcona. Je posais cette question parce que mes commettants qui sont touchés sont venus me parler de cette affaire. Mais les syndicats nationaux sont également venus me faire part de leurs préoccupations. Je vais laisser mes collègues parler au nom de leur propre région. Ce n'est pas uniquement parce que je représente Saint-Boniface que j'ai posé cette question.

**Le vice-président:** Monsieur Duguay, votre temps est presque écoulé. Dans la mesure du possible, la réponse devra rester brève. Vous pourrez toujours revenir à cette question lors du deuxième tour.

**M. Duguay:** Monsieur le président, je suis ici depuis 50 minutes déjà et deux personnes seulement ont pris la parole jusqu'à maintenant. Je ne comprends pas comment vous calculez vos 10 minutes et pourquoi mon temps est écoulé au bout de cinq.

**M. LeClair:** Monsieur le président, je pense que . . .

**M. Tobin:** Monsieur le président, je me porte à la défense de l'honorable député. En effet, il n'a pas eu le temps de poser ses questions. Et il est un bon membre du Comité.

**Le vice-président:** Monsieur Tobin, nous aurons un deuxième tour.

**M. LeClair:** Nous ne remettons pas les observations de l'honorable député en question. Je pense qu'il a raison. Il n'a qu'à demander à son voisin de gauche et il verra que d'autres régions du pays font face au même genre de problèmes.

Nous accordons la plus haute priorité à la consultation de nos employés. Je partage l'opinion que vous avez formulée plus tôt, à savoir que nos syndicats sont parmi les plus compréhensifs du pays. Nous sommes en voie à l'heure actuelle de ratifier une nouvelle convention collective. Elle a déjà été ratifiée par le premier groupe. Nous espérons que les autres feront de même.

Nous n'arrêtons jamais de déployer des efforts et je dois dire que nous sommes toujours frustrés et déçus de constater que l'on nous reproche de ne pas consulter suffisamment les employés et de ne pas être constamment en communication avec eux. M. Lawless vous donnera des détails supplémentaires, mais laissez-moi vous donner un exemple de la raison pour laquelle nous avons décidé de procéder par étape. Il n'est pas du tout question d'essayer de contourner le Code du travail. Nous n'en avons jamais eu l'intention. Et si d'aucuns y ont pensé, ils ne sont pas à cette table parce que nous ne l'aurions jamais accepté.

Nous avons commencé à sentir le vent tourner au mois de décembre. Décembre, janvier et février ont été de fort mauvais

## [Texte]

were very bad months. Then we were hoping this was just an aberration and things were getting better. But they were not getting better as much as they could, and you do not find out overnight how things are going to be. You hang on as long as you can, indeed, to try to avoid the lay-offs. I think that if we now went on what the forecasts are for the future, we might indeed have to do massive lay-offs throughout the system. We are hopeful that we will not have to do that. Over the years we have learned that if we are a little more patient, quite often we can avoid lay-offs that might have seemed to be unavoidable in the past.

At this moment, if we look at our predictions for 1985-86, we should be doing massive lay-offs throughout the system. But we are not about to do that because we are trying to take steps to avoid this and we are hopeful that the part of the economy that affects us will recover.

Mr. Chairman, if there is still time, perhaps Mr. Lawless may want to elaborate.

**Mr. Lawless:** Maybe I can add a little to what Dr. LeClair has said, perhaps dealing with the way we determine the workload.

We have a marketing staff that meets on a very, very consistent basis and feeds information to us on what the marketplace might look like for the next quarter, and we take a longer look for the rest of the year. As we get those projections we try to analyze what that means in so far as workloads in various parts of the country. As was already mentioned, there are lay-offs that are directly traffic related and there are the lay-offs that are related to whether or not you repair cars to meet a workload. The second item I mentioned are the ones which affect the shops.

• 1055

Our most recent marketing projections—I should not say most recent—we did not get those marketing projections until some time in April, and those decisions had to be taken for the next quarter. The decision was made that we were going to have to reduce the work force.

As soon as we are capable of indicating this decision is made, the unions are contacted. We do not want to get to the unions early and say there are going to be lay-offs when there are not going to be lay-offs. Those discussions are undertaken at each one of the shops and each one of the locals so they get the information as soon as we have been able to analyse the marketing projections and determine what actions we are going to take.

In some cases, perhaps the brotherhoods or unions feel there is not enough consultation, but we make an extraordinary effort to try to get to them as soon as we can, keep them informed, indicate to them what is ahead and, as soon as the

## [Traduction]

mois. Nous espérons qu'il s'agisse d'une simple aberration et que la situation finirait par s'améliorer. Mais cela ne s'est pas produit comme nous l'aurions souhaité et ce n'est pas du jour au lendemain que l'on peut prévoir comment les choses vont se passer. Nous patientons tant que nous le pouvons pour essayer d'éviter les mises à pied. Vous savez, si nous nous fondions sur les prévisions actuelles, nous serions obligés d'effectuer des mises à pied massives à travers tout le système. Mais nous conservons l'espoir de ne pas être obligés de le faire. Au fil des ans, nous avons compris qu'il arrivait souvent, si nous faisons preuve d'un peu plus de patience, que nous soyons en mesure d'éviter des mises à pied qui auraient semblé inévitables par le passé.

Donc, d'après les prévisions pour 1985-1986, nous devrions déjà être en train d'effectuer des mises à pied massives. Mais nous ne le faisons pas, nous faisons notre possible même pour éviter de prendre ce genre de mesures parce que nous espérons un redressement du secteur économique qui nous touche.

Monsieur le président, avec votre permission, M. Lawless pourrait peut-être vous fournir quelques détails supplémentaires.

**M. Lawless:** Je suis peut-être en mesure de vous fournir quelques explications supplémentaires pour ce qui concerne, entre autres choses, la façon dont nous mesurons la charge de travail.

Les membres de notre personnel qui s'occupent de la mise en marché se réunissent régulièrement et nous fournissent des prévisions sur le marché pour le trimestre à venir. Nous disposons aussi de prévisions sur toute l'année à venir. Nous nous fondons sur ces prévisions pour essayer de déterminer les répercussions sur la charge de travail dans les diverses régions du pays. Nous vous avons déjà expliqué que certaines mises à pied étaient directement reliées à la diminution du volume et que d'autres étaient attribuables à la réduction du nombre de réparations. Bien entendu, ce dernier secteur concerne les ateliers de réparation.

Nos prévisions les plus récentes, je ne devrais peut-être pas parler de prévisions les plus récentes parce que nous ne les avons pas eues avant le mois d'avril et il fallait alors prendre des décisions pour le trimestre suivant. Il a été décidé à ce moment-là de réduire les effectifs.

Et nous communiquons avec les syndicats dès que les décisions sont prises à cet effet. Ces discussions prennent place dans chaque centre et chaque local. Ainsi, les employés sont mis au courant de la situation dès que nous avons pu analyser les prévisions et déterminer les mesures à prendre.

Il est possible que certains syndicats aient l'impression que les consultations sont insuffisantes. Mais laissez-moi vous dire que nous déployons des efforts surhumains pour essayer de communiquer avec eux dès que possible, pour les tenir au courant et leur expliquer ce qui les attend. En effet, dès que les



[Text]

decisions are made, sit down with them and try to indicate what the timing is and why those decisions have to be made.

As far as the shops are concerned, we backed off closing the shops for that extra extended period as long as we could. When the decision was finally made, after several weeks of consultation at our level, we met with the brotherhoods and told them that was going to take place.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Lawless. Mr. Duguay, shall I put you on the next round?

**Mr. Duguay:** Whatever rules we play by, Mr. Chairman, if they are fair and tough, I will abide by. I have three more questions I would very much like to get in.

**The Vice-Chairman:** We are going to be fair and tough and with the indulgence of the other members of the committee will try to push this ahead as fast as possible.

Before going to Mr. Angus, I would like to make the announcement for the people in the room that the Subcommittee on the CN Railways Pension System will be meeting in this same room at 1 p.m. this afternoon for those who are interested in staying.

**Mr. Angus:** There are a couple of areas I would like to discuss with you. The first is a mixture of a riding concern and, I think, a concern at the national level. We have seen a case in Atikokan where CN has gone from what you might call an owner-operated bunk house or crew house or whatever the technical term is, to one that is a leased-out operation. In that change-over, we have seen four CN employees no longer able to work in Atikokan. Two of them took early retirement, two were relocated and six new individuals from Atikokan were hired by the contractor.

Of course, that situation has happened and I recognize that we cannot turn back the clock, but I want to deal with it as an example in terms of how CN approaches the question of contracting-out, I suppose, in the name of cost reduction. Could you tell me how many of the bunk houses you used to operate have now been contracted out?

**Mr. LeClair:** Mr. Lawless will answer both of these questions, Mr. Chairman.

**Mr. Lawless:** I am sorry, I cannot tell you, but we could find out for you, the number of bunk houses in Canada that are either operated on a contracting basis or were formerly operated by ourselves and are now contracted out. There are some.

We try to avoid contracting-out as much as we can. As you know, there is a provision in our labour contract indicating that there must be consultation, advice and discussion when those decisions are made. This was certainly the case in Atikokan and is the case, as far as I am aware, in all the instances where contracting-out takes place. But it is allowed under the contract, and as we have said before, it is usually not

[Translation]

décisions sont prises, nous les reconstruis, nous leur faisons part du calendrier d'exécution et nous leur expliquons les raisons à la base de ces décisions.

Pour ce qui concerne les ateliers, nous avons remis au plus tard possible la décision d'effectuer des coupures de personnel. Et une fois la décision prise, nous avons rencontré les représentants des syndicats après plusieurs semaines de consultations à notre niveau et nous leur avons expliqué ce qui allait se passer.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Lawless. Monsieur Duguay, voulez-vous que je mette votre nom pour le deuxième tour?

**M. Duguay:** Quelles que soient les règles du jeu, monsieur le président, je m'engage à les observer dans la mesure où elles sont justes et strictes. J'ai encore trois questions à poser.

**Le vice-président:** Nous allons être justes et stricts et avec l'indulgence des autres membres du Comité, nous allons essayer de procéder aussi rapidement que possible.

Avant de donner la parole à M. Angus, je tiens à vous signaler qu'il y aura dans cette même salle une réunion du Sous-comité du Régime de pension des chemins de fer du CN à 13 heures cet après-midi. Les intéressés n'ont qu'à rester.

**M. Angus:** J'ai deux questions à vous poser. La première concerne en partie ma circonscription, mais aussi le pays dans son ensemble. Nous avons eu cette situation à Atikokan où le CN a décidé d'octroyer au secteur privé les contrats relatifs au logement pour ses employés. À la suite de ce changement, quatre employés du CN se sont retrouvés sans possibilité de travailler à Atikokan. Deux d'entre eux ont choisi le retraite anticipée et les deux autres ont été réaffectés. L'entrepreneur a embauché six nouveaux employés de Atikokan.

Bon, c'est chose faite et l'on ne peut revenir en arrière. Je vous ai raconté la situation simplement pour vous illustrer la façon dont procède le CN lorsqu'il octroie des contrats au secteur privé pour essayer de réduire les coûts, je suppose. Pouvez-vous me dire combien de ces logements ont été confiés au secteur privé?

**M. LeClair:** M. Lawless va répondre à ces deux questions, monsieur le président.

**M. Lawless:** Je suis désolé, mais je n'ai pas la réponse. Nous pourrions vous la transmettre ultérieurement. Je ne connais pas le nombre de logements pour les employés que compte le CN au Canada et combien sont confiés au secteur privé par le truchement de contrats. Je ne sais pas non plus combien de ces logements que le CN exploitait ont maintenant été confiés au secteur privé. Je sais qu'il y en a, cependant.

Dans la mesure du possible, nous essayons d'éviter de procéder par octroi de contrats. Vous savez sans doute que nos conventions collectives prévoient que ce genre de décisions ne peuvent être prises qu'après consultations, rencontres et discussions. C'est ce qui s'est passé dans le cas de Atikokan et dans toutes les autres situations semblables. Mais la convention collective nous autorise à le faire, et comme nous l'avons

[Texte]

done unless there is an overriding or overwhelming economic reason to do so.

• 1100

**Mr. Angus:** In the whole question of contracting out a facility like a bunk house, have you done an analysis to show the financial factors between the wages of the CN employees, wages and benefits, versus the cost of the facility itself? For instance, in the Atikokan case, there were four employees who were making \$10.40 per hour, plus benefits. They were working for CN in a very antiquated building, no question about it. You opted for a package whereby you, I guess through some kind of bid procedure, had a Thunder Bay firm come . . . They built their own building. In turn, you contract with them, or you lease from them, building and services for 25 years. Have you ever looked at just half of the equation, of contracting out the building per se, the provision of a structure and perhaps the ongoing repair and maintenance of that structure? Have you thought of retaining CN employees for the provision of services to other CN employees?

**Mr. Lawless:** Yes, we have in the equation that is analysed. Do we put the building back ourselves and operate it with our own employees or, indeed, get a developer to do it? That is all part of the equation. With regard to Atikokan, of course, the decision was made to give the package to the individual who was the successful bidder, which included his providing the employment.

**Mr. Angus:** Have you ever in the past required of bidders, clearly in advance so they can take this into consideration in formulating their bid, some kind of successor rights to the employees to allow them to remain in their own community? Now, obviously Atikokan is unique in that the only CN employees who were left were residents there. They were the employees of the bunk house.

**Mr. Lawless:** Yes.

**Mr. Angus:** It clearly would be different in Transcona or Toronto or even Thunder Bay, where there are some other options. But in cases like Atikokan, have you ever required in the past that a bidder agree to or at the very least give first consideration to the CN employees before they hired elsewhere in the community?

**Mr. Lawless:** I cannot say that we have, but I would be surprised if that has not been the case where a situation such as Atikokan developed. We had some activity like this in the Maritimes. I think that would be the practice we follow, but I cannot tell you for sure. I cannot give you an example that has been the case.

**Mr. Angus:** Let me ask you this, then, in the future sense. Would you agree that from now on, as a matter of policy, where you do decide to contract out within the terms of your collective agreement, there would be a provision that existing employees, who do not wish to relocate from the community, or are unable to, would have the right of first refusal?

**Mr. Lawless:** I doubt if we could say that they could have the right of first refusal, because it may affect the overall

[Traduction]

dit auparavant, nous ne le faisons pas à moins que nous ne puissions faire autrement, pour des raisons économiques.

**M. Angus:** Lorsque vous soutraitez la construction de baraques, établissez-vous une comparaison entre les salaires et les avantages sociaux des employés du CN et le coût de ces installations? Par exemple, à Atikokan, quatre employés gagnaient 10.40\$ l'heure, plus avantages sociaux. Ils travaillaient pour le CN dans un bâtiment très vieux, il n'en fait aucun doute. Vous avez préféré demander, par appel d'offres, je suppose, à une société de Thunder Bay de . . . Cette société a construit un bâtiment dont ils étaient propriétaires. Vous avez alors loué ce bâtiment et ses services pour 25 ans. Mais avez-vous déjà songé à faire construire le bâtiment par une compagnie et à lui demander de l'entretenir et de le réparer, tout en demandant à des employés du CN de fournir ces services à d'autres employés du CN?

**M. Lawless:** Oui, nous l'avons fait. Demandons-nous à nos propres employés d'entretenir ce bâtiment ou à un promoteur? Nous avons analysé toutes ces données. À propos d'Atikokan, nous avons décidé de demander à celui dont nous avons retenu l'offre de fournir ses propres employés.

**M. Angus:** Avez-vous déjà demandé à des soumissionnaires, à l'avance pour qu'ils puissent en tenir compte lorsqu'ils proposent une offre, d'offrir un genre de droit de succession aux employés pour qu'ils puissent demeurer dans leur propre collectivité? Il est évident que Atikokan n'est pas un bon exemple dans la mesure où les seuls employés du CN qui restaient résidaient dans la collectivité. C'étaient les employés de cette baraque.

**M. Lawless:** Oui.

**M. Angus:** Mais la situation serait différente à Transcona, à Toronto ou même à Thunder Bay où d'autres options existent. Mais pour Atikokan, par exemple, avez-vous jamais exigé qu'un soumissionnaire accepte d'embaucher, s'il le peut, des employés du CN avant qu'il ne cherche ailleurs?

**M. Lawless:** Je ne peux pas dire que nous l'ayons fait, mais je serais surpris que cela n'ait pas été le cas pour Atikokan. C'est ce que nous avons fait dans les Maritimes. Je crois que c'est ce que nous ferions d'habitude, mais je ne peux pas vous le confirmer. Je ne peux pas vous donner d'exemple précis.

**M. Angus:** Dans ce cas, permettez-moi de vous poser cette question au futur. Lorsque vous décidez de sous-traiter quoi que ce soit conformément aux modalités de votre convention collective, exigeriez-vous dorénavant que les employés qui ne désirent pas démissionner ou ne sont pas en mesure de le faire, soient embauchés en priorité?

**M. Lawless:** Je doute que nous puissions le faire, car cela pourrait avoir d'importantes répercussions économiques.

**[Text]**

economic package itself. However, whoever takes this on would be looking at the employees who were there before. They would give them an opportunity to work there if they so wanted.

You must keep in mind that these employees are scheduled employees. They have rights under the collective agreement. They can exercise their seniority in territories. I would think in most cases they would choose to do that, rather than go with a new employer, unless there was no job available at all.

**Mr. Angus:** I think there are other circumstances too though. While they may take the advantage of the opportunity to relocate . . .

• 1105

If you again look at a town like Atikokan, which went through not a recession but a depression when the mines closed . . . The value of dwellings dropped considerably. In this case the employees were aged 62, 59, 54 and 39, and clearly those in the mid-range who may not have opted for the early retirement would have felt fairly heavy economic losses because in order to remain employed with CN they had to move to Fort Francis, or Winnipeg in the case of two of them, and sell their house where they had a lot of equity built up over the years and where they lost out.

I am saying in the context of the social responsibility that I think every employer has—not just a Crown corporation, but every employer—that when they make these decisions they should include in the equation the impact on their employees who have worked for CN for many, many years. That is why they had the seniority to move.

**Mr. Lawless:** We are certainly aware of our social responsibility in these areas and that is why assistance is provided for those who have to move and there are early retirement provisions for those who do not want to move and want to stay in that community. We think we are very careful about those particular areas. We understand the difficulties this kind of an impact, if you want, can have on our people, and we do pretty well everything we can either to assist them to move or to assist them to relocate.

In this particular case at Atikokan—I have not got the papers before me, but I can remember reading about it some time ago—there was assistance and there were employees who took advantage of the early retirement. In some cases I guess some of them did not want to move so there was no job available for them.

**Mr. Angus:** Thank you for that, sir.

**The Vice-Chairman:** One short question, Mr. Angus.

**Mr. Angus:** One short question. Okay.

As a matter of policy across the system, what do you do with your old creosoted ties? How do you dispose of them?

**[Translation]**

Cependant, celui dont on accepterait l'offre pourrait embaucher ceux qui étaient là auparavant. Ils pourraient y travailler s'ils le désiraient.

Vous devez vous rappeler que ces employés sont protégés par la convention collective qui leur accorde certains droits. Ils peuvent faire valoir leur ancienneté dans certaines régions. Dans la plupart des cas, c'est ce qu'ils feraient, je suppose, au lieu de devoir travailler pour quelqu'un qu'ils ne connaissent pas, à moins qu'il n'y ait pas d'emplois.

**M. Angus:** Mais il existe d'autres circonstances cependant. Même s'ils peuvent profiter de l'occasion qui leur est donnée de déménager . . .

Pour une ville comme Atikokan, qui a traversé non pas une récession mais une véritable dépression lorsque les mines ont fermé leurs portes . . . La valeur des logements a chuté de façon spectaculaire. À Atikokan, les employés avaient 62, 59, 54 et 39 ans respectivement, et ceux qui étaient d'âge mûr et qui n'avaient pas choisi de prendre leur retraite anticipée auraient subi d'énormes pertes économiques, car s'ils voulaient rester employés du CN, ils devaient déménager à Fort Francis ou à Winnipeg pour deux d'entre eux et vendre leur maison qu'ils avaient presque fini de payer, et auraient donc perdu beaucoup d'argent.

Chaque employeur a des responsabilités sociales, non pas seulement une société d'État, mais chaque employeur—et lorsque ces employeurs prennent ce genre de décisions, ils devraient également tenir compte des répercussions que ces décisions pourraient avoir sur ceux qui ont travaillé pour le CN pendant de nombreuses années. C'est ainsi qu'ils peuvent faire valoir leur ancienneté.

**M. Lawless:** Nous sommes tout à fait conscients de nos responsabilités sociales dans ce domaine-là, et c'est la raison pour laquelle nous avons offert une aide à ceux qui devaient déménager et la retraite anticipée à ceux qui ne voulaient pas déménager, mais voulaient rester dans cette collectivité. Je crois que nous y faisons très attention. Nous savons que cela peut créer d'énormes difficultés pour nos employés et je crois que nous faisons tout notre possible pour les aider à déménager.

Pour ce qui est d'Atikokan—je n'ai pas les documents devant moi, mais je me souviens les avoir lus il y a quelque temps—nous avons aidé ceux qui devaient déménager et certains employés ont préféré prendre une retraite anticipée. Dans certains cas, je crois que certains n'ont pas voulu déménager si bien que nous n'avons pas pu leur offrir d'emploi.

**M. Angus:** Je vous remercie.

**Le vice-président:** Une dernière question brève, monsieur Angus.

**M. Angus:** Merci.

En règle générale, que faites-vous de vos vieilles traverses créosotées? Comment vous en débarrassez-vous?



## [Texte]

**Mr. LeClair:** We have a lot of them to dispose of every year, as you know. Perhaps Mr. Lawless can give you the details. It is by tender.

**Mr. Angus:** I am sorry . . .

**Mr. LeClair:** Mr. Lawless can give you the details.

**Mr. Angus:** What is done with the tie itself?

**Mr. LeClair:** Oh, I see.

**Mr. Lawless:** There are different methods of disposal. In some communities we are certainly not allowed to burn. Where we can burn, we burn, if they are not salvageable. If they are salvageable, they go to reclamation and they are offered for tender. In some cases we are allowed to burn and we burn in that community. In many cases we are not allowed to do that.

**Mr. Angus:** There is no federal law, then, that says that you may not burn these ties?

**Mr. Lawless:** No. That is usually a local requirement, and I must say that most of the local requirements are such that we are not allowed to burn and we have to dispose of them ourselves. We are talking about salvageable versus non-salvageable ties. If they are salvageable, we put them together and offer them to scrap dealers who take them.

**Mr. Angus:** All right. Clearly, we are talking about the non-salvageable stuff.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you.

Let us just get ourselves organized here. I would suggest for the ties that they make great fenceposts for farmers.

Mr. Tobin, followed by Mr. Duguay, Mr. Cochrane, Mr. Baker and then Mr. Heap.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I will pass my position to Mr. Baker if he wants to go. I know he has another meeting and there is an issue he wants to raise today.

**The Vice-Chairman:** All right. Mr. Baker.

**Mr. Baker:** Thank you, Ray.

I wonder whether the witnesses can tell us whether or not they could hide behind the guise of being Canadian National and really not responsible for the actions of TerraTransport or any individual portion of their operation.

• 1110

The other day TerraTransport announced some 36 lay-offs. I am wondering whether the witnesses could tell us why these lay-offs took place or in what section these lay-offs took place; because no notice was given by TerraTransport or CN and it came as quite a shock to the residents of Newfoundland, and as I understand it, according to the media, to the union involved. I suppose I would also want to know whether or not any further lay-offs are anticipated and why Members of Parliament are not informed of these lay-offs when the lay-offs occur, as they affect their ridings.

## [Traduction]

**M. LeClair:** Chaque année, comme vous le savez, nous devons nous en débarrasser en grande quantité. M. Lawless pourrait vous donner tous les détails voulus. Nous procédons à un appel d'offres.

**M. Angus:** Excusez-moi . . .

**M. LeClair:** M. Lawless va vous donner les détails.

**M. Angus:** Que faites-vous de la traverse elle-même?

**M. LeClair:** Oh, je vois.

**M. Lawless:** Nous nous en débarrassons de diverses façons. Dans certaines collectivités, nous ne sommes pas autorisés à les brûler. Lorsque nous pouvons les brûler, c'est ce que nous faisons, si elles ne peuvent être récupérées. Si elles peuvent l'être, elles sont mises en adjudication. Dans certains cas, la collectivité nous autorise à les brûler. Mais nous ne pouvons le faire dans de nombreux cas.

**M. Angus:** Aucune loi fédérale ne vous empêche de brûler ces traverses?

**M. Lawless:** Non. Il existe, en général, un arrêté municipal, et je dois dire que dans la plupart des cas, nous ne sommes pas autorisés à les brûler et nous devons nous en débarrasser nous-mêmes si elles ne peuvent être récupérées. Si elles peuvent l'être, nous les retapons et nous les offrons à la casse.

**M. Angus:** Bien. Je veux parler de ce que vous ne pouvez récupérer.

Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci.

Voyons voir. Ces traverses pourraient faire d'excellentes clôtures pour les agriculteurs.

M. Tobin suivi de M. Duguay, de M. Cochrane, de M. Baker et de M. Heap.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je cède mon tour à M. Baker. Je sais qu'il doit assister à une autre réunion et il voudrait discuter d'un point.

**Le vice-président:** Très bien. Monsieur Baker.

**M. Baker:** Merci, Ray.

Je me demande si les témoins vont se cacher derrière la couverture du Canadien National pour dire qu'ils ne sont pas responsables des décisions prises par TerraTransport ou par une de ses divisions.

L'autre jour, TerraTransport a annoncé quelques 36 mises à pied. Les témoins pourraient-ils nous dire pourquoi il y a eu ces mises à pied et dans quelle section cela s'est passé? Ni TerraTransport ni le CN n'avait donné avis de rien et ce fut un gros choc pour des résidents de Terre-Neuve et, si j'ai bien compris, d'après les médias, également pour le syndicat concerné. Prévoit-on d'autres mises à pied et pourquoi n'en informe-t-on pas les députés lorsque celles-ci touchent leur circonscription?

## [Text]

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, to make matters very clear, we are totally responsible for what happens in TerraTransport, and therefore we will answer any question on TerraTransport to the best of our ability.

I will ask Mr. Lawless to deal with the first two questions, on whether Members of Parliament ought to be told of each lay-off we do across the country. We have to think about that one; the practicalities of this and the logistics of it. We try to let our shareholder know when there are lay-offs of a substantial nature. If there is a lay-off of one or two persons, obviously we would not do that, because that happens every day. When there is something which we consider is substantial in relation, for example, to the community . . . a lay-off of 36 people in Newfoundland is important. A lay-off of 36 people in Toronto may not be that important for that area. So exercising our own judgment, we definitely let our shareholder know. Whether now we should go to each Member of Parliament is something we certainly would like to look at; but it has not been our policy to go directly to Members of Parliament in those instances.

**Mr. Lawless:** About the lay-offs you refer to, Mr. Baker, these lay-offs were not concentrated in any one area. They were virtually throughout Newfoundland. They came about as a result of lower traffic levels in Newfoundland. They were all traffic related, if you will. As a result of that reduction in traffic there was reduced train service, and as a result of that both train service and equipment people were reduced. These people of course will be recalled back to work as soon as traffic warrants again and service is restored.

As far as the notifications are concerned, notices were all given in accordance with the collective agreements and the employees and the unions so informed.

**Mr. Baker:** I wonder as well if Mr. Lawless could tell us whether or not certain areas are being excluded or there is any plan to reduce routes or services to certain areas of Newfoundland in the coming months, or whether any applications are before the CTC regarding the same or will be before the CTC regarding the same.

**Mr. Lawless:** Mr. Baker, I cannot confirm at all that there are any plans for further reduction in service, but I would be pleased to indicate to you—not now, but I would advise you of the pending applications that are before the CTC on abandonment of any other branch lines, and I would be pleased to let you know if there are plans, say between now and the end of the year, for any further abandonment of branch lines in Newfoundland. I do not have that information with me at the moment.

**Mr. Baker:** Which branch lines were you talking about?

**Mr. Lawless:** I thought you were talking about reduction in branch lines.

**Mr. Baker:** I wonder, Mr. Lawless, about your bus service, which is of course the only passenger service we have in Newfoundland, operated by CN.

## [Translation]

**M. LeClair:** Monsieur le président, il doit être tout à fait clair que nous sommes entièrement responsables de ce qui se passe chez TerraTransport et que nous répondrons ainsi à toute question portant sur TerraTransport dans toute la mesure de nos capacités.

M. Lawless répondra aux deux premières questions. Pour ce qui est d'aviser les députés chaque fois que nous procédons à des mises à pied, il nous faudra y réfléchir, considérer les problèmes techniques que cela peut représenter et les questions de logistique. Nous essayons en général d'avertir notre actionnaire lorsque nous procédons à d'importantes mises à pied. S'il s'agit d'une ou deux personnes, nous ne l'en avisons pas car cela se produit tous les jours. Lorsque par contre nous jugeons que c'est assez important pour telle ou telle localité, par exemple, . . . 36 personnes mises à pied à Terre-Neuve, c'est important. Lorsqu'il s'agit de 36 personnes à Toronto, ce n'est peut-être pas aussi important pour la région. C'est donc une question de jugement mais nous avertissons bien sûr notre actionnaire. Savoir s'il faut maintenant avertir chaque député, c'est une autre question; dans de tels cas, nous ne nous adressons en général pas directement aux députés.

**M. Lawless:** Quant aux mises à pied dont vous parlez, monsieur Baker, elles n'ont pas touché une seule région. Elles ont été effectuées dans toute la province. Elles sont dues à une diminution du trafic à Terre-Neuve. Dans tous les cas, c'était une question de trafic. Le trafic ayant diminué, le service de train a également été réduit et c'est ainsi que l'on a également diminué le nombre d'employés travaillant au train et au matériel. Ils seront évidemment rappelés dès que le trafic justifiera la reprise de ce service.

Pour ce qui est des avis, ils ont tous été donnés conformément aux conventions collectives et les employés et les syndicats furent donc informés.

**M. Baker:** M. Lawless pourrait-il également nous dire si l'on exclut certaines régions ou si l'on prévoit de réduire des itinéraires ou des services dans certaines régions de Terre-Neuve au cours des prochains mois, ou si la CCT a reçu des demandes à cet effet ou va en recevoir?

**M. Lawless:** Je ne puis absolument vous dire si l'on prévoit de réduire davantage le service, mais je puis vous dire qu'il n'en est pas question pour le moment. Toutefois, si vous le souhaitez, je vous aviserai de toute demande dont pourrait être saisie la CCT à propos de l'abandon d'autres embranchements et de vous indiquer également si l'on projette d'ici à la fin de l'année d'abandonner d'autres embranchements à Terre-Neuve. Je n'ai pas ces renseignements ici sous la main.

**M. Baker:** De quels embranchements parlez-vous?

**M. Lawless:** Je pensais que vous parliez de la réduction des embranchements.

**M. Baker:** Votre service d'autobus est évidemment le seul service de voyageurs qu'offre le CN à Terre-Neuve.

[Texte]

[Traduction]

• 1115

You stated, when you were before the committee before, that you had a loss on the operation of the bus service in Newfoundland last year. I am wondering, in your accounting procedures whether or not, when you do up your profit or loss—never profit, I suppose—but your loss situation as it relates to the bus service, is that on the balance sheet only in Newfoundland, or do you also take into account salaries for managerial positions outside of the province that indirectly impact on the bus service within the Province of Newfoundland?

**Mr. Lawless:** Mr. Chairman, I can answer Mr. Baker's question. With respect to the Newfoundland bus service that operates, they get fully allocated costs for those services that are directly attributable to those services provided in Newfoundland.

**Mr. Baker:** It just strikes me as strange that the buses, according to my information, and whenever I use the buses or whenever anybody else uses the buses, they appear to be relatively filled. I mean, when you leave a point of departure, you fill up one bus, you fill up another bus, and if there are more passengers there then you go to the third or fourth bus. There are always buses on hand, and you fill up the buses accordingly. Your occupancy rate per seat must be very high. It must be. I do not know if you have any information on that.

**Mr. Lawless:** I do not have those statistics, but they are high, and they are very good.

**Mr. Baker:** But why then would you be operating in a deficit position? I believe the figure you used last time was something like \$400,000. I believe it was in that ball park.

**Mr. Lawless:** Yes, \$488,000. I think I said at that time between \$450,000 and \$500,000. It is \$488,000—the loss in 1984.

**Mr. Baker:** Why would there be a loss if you had an incredible number of people using the service?

**Mr. Lawless:** You may recall, Mr. Baker, when I was here before, I indicated to you that we had applied to the commission to raise the fares in Newfoundland. There were three fare increases that were authorized of 9% each—one at the first of the year; one mid-year; and one at the first of the following year. The first increase was put into effect; the other two were caught, if you want, in the 6 and 5 program for price increases. It is only now, in 1985, that we are now re-introducing, if you want, one of the two fare increases. I think that fare increase is either in effect now or just going into effect with 30 days' notice.

The problem with the losses, and we can see our way out of this, incidentally, is not that there are not enough people travelling the buses, it is the fact that the fares are not at a level that can allow us to break even. Now, with these fare increases that have been proposed—the three 9% that I mentioned—we have, if you want, projected a break-even position. So we expect, with probably one more fare increase, to break even.

Vous avez déclaré au Comité que ce service d'autobus à Terre-Neuve vous avait occasionné des pertes l'année dernière. Dans votre comptabilité, lorsque vous considérez vos bénéfices ou vos pertes—je suppose qu'il n'y a jamais de bénéfices—mais lorsque vous considérez vos pertes relatives au service d'autobus, ne s'agit-il que du bilan de Terre-Neuve ou tenez-vous également compte du traitement des cadres qui ne sont pas dans la province, lequel traitement a une incidence indirecte sur les services d'autobus de Terre-Neuve?

**M. Lawless:** Monsieur le président, je vais répondre. Pour les services d'autobus à Terre-Neuve, les coûts sont calculés uniquement pour les services directement attribuables aux services offerts à Terre-Neuve.

**M. Baker:** Je trouve simplement un peu étrange que les autobus puissent occasionner ce genre de perte, d'après ce que je sais, car chaque fois que j'utilise les autobus ou que quiconque d'autre utilise les autobus, ils semblent assez pleins. En fait, au départ, vous remplissez un autobus, et quand il est plein vous en remplissez un deuxième et éventuellement un troisième ou un quatrième. C'est ainsi que vous fonctionnez. Votre quotient d'utilisation des sièges doit être assez élevé. C'est certain. Avez-vous des précisions là-dessus?

**M. Lawless:** Je n'ai pas ces chiffres mais ils sont en effet très élevés et très bons.

**M. Baker:** Alors pourquoi êtes-vous en déficit? Je crois que la dernière fois vous avez parlé de quelque 400,000\$. Environ ce chiffre.

**M. Lawless:** Oui, 488,000\$. J'ai dû alors parler de 450,000\$ à 500,000\$. Il s'agit de 488,000\$ de pertes en 1984.

**M. Baker:** Pourquoi y a-t-il perte si un nombre incroyable de personnes utilisent ce service?

**M. Lawless:** Vous vous appellerez peut-être, monsieur Baker, que je vous ai dit l'autre fois que nous avions demandé à la Commission de majorer nos tarifs à Terre-Neuve. Il y a eu trois majorations de tarifs autorisées, 9 p. 100 chacune, au 1<sup>er</sup> janvier, au milieu de l'année et au 1<sup>er</sup> janvier suivant. La première augmentation a été appliquée et les deux autres ont été prises dans le programme des 6 et 5 p. 100. Ce n'est que maintenant, en 1985, que nous procédons à autre majoration des tarifs. Je ne sais pas si cela a déjà été fait ou si nous sommes dans la période de 30 jours d'avis.

Le problème des pertes, et nous devrions pouvoir d'ailleurs nous en tirer, n'est pas qu'il n'y a pas suffisamment de clients, mais que les tarifs ne nous permettent pas d'équilibrer notre budget. Avec les augmentations qui ont été proposées—les trois fois 9 p. 100 dont je parlais—nous pensons pouvoir équilibrer notre budget. Cela devrait donc être possible lorsque nous procéderons à notre dernière augmentation.



[Text]

**Mr. Baker:** When you were not recovering your costs on the buses, I presume, and I am only presuming this, you reduced your services to the buses, and what I mean to say is through maintenance cuts, perhaps not purchasing new equipment, or whatever the case might be. Would that be a fair statement to make?

**Mr. Lawless:** I would put it another way. We reduced our costs wherever we could, subject to the safe operation of the buses, of course. We certainly would not reduce maintenance beyond the point of safe operation. But, certainly, wherever we can reduce our costs, whether it is by cutting off a run, or reducing the number of people involved, we have certainly been doing that; and keeping buses longer, if you want, not getting new buses. That is the only way we can reduce the cost.

• 1120

**Mr. Baker:** When you get to the point of being at the break-even point, I presume then you will look at the total service to see if you cannot improve on the service. I do not know, Mr. Lawless. You probably have not travelled on the buses yourself in Newfoundland.

**Mr. Lawless:** Oh, I have been on a bus in Newfoundland.

**Mr. Baker:** You have gone on a bus in Newfoundland.

**Mr. Lawless:** Yes.

**The Vice-Chairman:** Mr. Baker, your time is up. We will now pass to Mr. Duguay, followed by Mr. Cochrane and then Mr. Heap.

**M. Duguay:** Merci, monsieur le président.

Pour une seconde, j'aimerais retourner à une question. Cette fois-ci, je vais la poser spécifiquement en ce qui a trait à mon comté et à la cour de triage de Symington.

Récemment, dans toutes les maisons du comté, on circulait une note qui disait qu'il y avait danger à cause de produits chimiques, étant donné la réduction du nombre de gens, dans la cour de triage, qui ont la responsabilité de ce qui se passe. Est-ce que vous pouvez m'assurer qu'il n'y a pas de danger à cause des réductions récentes?

**M. LeClair:** Monsieur le président, si je pouvais avoir une précision: je crois que l'on reliait l'existence de danger avec la diminution de gens qui travaillaient dans la cour de triage?

**M. Duguay:** Il y avait des gens qui agissaient comme moniteurs, et apparemment que l'on va se servir de plus en plus du système automatique existant.

**M. LeClair:** Je ne sais pas si M. Lawless peut vous donner des détails en ce qui concerne ce nombre de personnes. Sinon, nous le ferons par écrit, au greffier. Mais il est sûr et certain que la sécurité—non seulement la sécurité des gens qui travaillent aux chemins de fer mais aussi la sécurité du voisinage—est notre première priorité. Aussi, je doute beaucoup que l'on ait fait une chose semblable, si cela avait eu un effet sur la sécurité. Peut-être que M. Lawless voudrait élaborer sur cela.

**Le vice-président:** Monsieur Lawless.

[Translation]

**M. Baker:** Lorsque vous ne faisiez pas vos frais dans les autobus, je suppose, et je ne fais là que supposer, vous avez réduit vos services en réduisant les frais d'entretien et en n'achetant peut-être pas du nouveau matériel, n'est-ce pas?

**M. Lawless:** Je présenterais la chose différemment. Nous avons réduit nos coûts dans toute la mesure du possible sans du tout négliger l'aspect sécuritaire des autobus. Nous ne réduirions certainement pas les coûts d'entretien si cela devait menacer la sécurité. Par contre, chaque fois que nous avons pu réduire nos coûts, qu'il s'agisse de supprimer un voyage ou de réduire le nombre d'employés, nous l'avons fait; nous avons également gardé des autobus plus longtemps sans en acheter de neufs. C'est la seule façon de réduire les coûts.

**M. Baker:** Mais je suppose que quand vous serez à la veille de rentrer dans vos frais, vous examinerez l'ensemble du service pour essayer de voir comment vous pourriez l'améliorer. Mais je ne sais pas, monsieur Lawless. Vous n'avez sans doute jamais pris l'autobus à Terre-Neuve.

**M. Lawless:** Oh si, j'ai pris l'autobus à Terre-Neuve.

**M. Baker:** Vous avez pris l'autobus à Terre-Neuve.

**M. Lawless:** Oui.

**Le vice-président:** Monsieur Baker, votre temps est écoulé. Je vais maintenant donner la parole à M. Duguay qui sera suivi de M. Cochrane et de M. Heap.

**Mr. Duguay:** Thank you, Mr. Chairman.

I would like to come back to a question for a second here. But this time, I want to raise one that is specifically related to my riding and to the yard at Symington.

Just recently, a note was distributed to all the houses in the riding stating that there was a chemical hazard because of the reduction in the number of yard staff who were responsible for the operations there. Can you guarantee that the recent staff reductions will not create any danger?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, I would like a precision if I could: if I understood correctly, it was said that the reduction in the number of staff working in the yard created a hazard?

**Mr. Duguay:** It would appear that there were people there working as controllers who will be increasingly replaced by the existing automatic system.

**Mr. LeClair:** I do not know whether Mr. Lawless can give you some detail about the number of people involved. If not, we will send the information in writing to the clerk. Let me assure you, however, that the safety not only of the railway workers but also that of the residents of the neighbouring areas is our main priority, and I doubt that we would have taken any measure which would have jeopardized the safety of those people. But perhaps Mr. Lawless could give you some details regarding that situation.

**The Vice-Chairman:** Mr. Lawless.

## [Texte]

**Mr. Lawless:** Yes, I think the member is referring to the hump yard project that is going on, which is going to see us have a fully automated yard at Symington. Any of the reductions as far as people are concerned that we have been seeing and are referring to are strictly related to traffic in all cases. The level of employment in a yard or in any part of our operations is always subject to absolute control and protection as far as the safety aspect is concerned, so any changes in employment levels certainly will not affect our safe operations. Keep in mind that the hump yard improvement program is a project that is under way. There will be a lot of testing done before this is finally implemented, and this will be going on over the next few years before we get to a fully automated yard.

**Mr. Duguay:** I did not want to detract at all from the concept of automation because I happen to believe we should take advantage of every technological innovation we can find. My only concern was that we be sure, when we replace people who are very sensitive to dangers, that at the same time we put in a number of other electronic sensors that can do the same task.

Let me just finish off, Mr. Chairman, if I may, with one last question. The Minister in the House of Commons on numerous occasions has talked about how promising the future of CN is in western Canada, and I happen to believe that. Mr. President, would you be willing to come out to Manitoba, meet with the railway workers in the fall and talk to them? I am not trying to suggest we should set up a public zoo whereby the media can raise all kinds of stupid questions and put you on the spot. I am simply suggesting a closed meeting which I would be prepared to organize, where you talk with your employees about the future of CN in western Canada.

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, I welcome the invitation and will do that. We do this fairly regularly across the system. We will be going to Mr. Cochrane's constituency in Moncton within the next month and a half. All of us try to do this.

In this specific instance, I know Mr. Lawless was there recently. I am not so sure whether or not he has met the workers. He certainly has met the provincial authorities and the provincial politicians on Transcona.

## [Traduction]

**M. Lawless:** L'honorable député fait sans doute allusion au projet de cour de triage entièrement automatisé en voie d'être installé à Symington. Toutes les réductions effectuées jusqu'à maintenant dans cette région sont reliées à la réduction du volume. Le nombre d'employés qui travaillent dans une cour de triage ou dans un autre de nos secteurs d'activités est assujéti au plus strict contrôle et fait l'objet de mesures de sauvegarde pour ce qui est de veiller à la sécurité de tout un chacun. Nous veillons à ne jamais apporter de changements au niveau du personnel qui risqueraient de diminuer la sécurité de quelque manière que ce soit. Vous savez, le programme d'amélioration de la cour de triage est en voie d'être réalisé. Beaucoup d'essais seront effectués avant que le programme ne soit mis en oeuvre et ce ne sera pas avant bien des années que nous aurons une cour de triage entièrement automatisée.

**M. Duguay:** Je n'ai absolument rien contre l'automatisation et qui plus est, je crois fermement qu'il faut profiter de toutes les découvertes technologiques. Je tiens simplement à m'assurer que lorsque nous remplaçons des gens qui sont très sensibles au danger par des machines, nous mettons suffisamment de systèmes électroniques en place pour assurer la même qualité de services.

J'ai une dernière question à poser en conclusion, monsieur le président. Le ministre a déclaré à la Chambre à plusieurs reprises que l'avenir du CN est très prometteur dans l'ouest du Canada et je suis d'accord avec lui. Monsieur le président, seriez-vous disposé à venir au Manitoba et à rencontrer les cheminots à l'automne? Je ne parle pas bien entendu d'une sorte de zoo où les médias pourraient poser une pléthore de questions stupides susceptibles de vous gêner. Non, je veux simplement parler d'une réunion à huis clos que je serais tout à fait disposé à organiser et où vous pourriez rencontrer vos employés et discuter avec eux de l'avenir du CN dans l'ouest du Canada.

**M. LeClair:** Monsieur le président, je suis très content de cette invitation et je l'accepte avec plaisir. Nous faisons très souvent ce genre de choses. Nous allons nous rendre dans la circonscription de M. Cochrane à Moncton d'ici un mois et demi. Nous faisons tous ce genre de choses.

Dans le cas qui nous intéresse, je sais que M. Lawless s'est rendu à cet endroit dernièrement. Mais je ne sais pas s'il a rencontré les cheminots. Je sais cependant qu'il a rencontré les autorités et les députés provinciaux pour discuter de l'affaire de Transcona.

• 1125

Obviously, the local representative, the regional VP, will be doing this on a regular basis. My last visit there I think was a year and a half ago, when the whole board visited Transcona. Indeed, we had a meeting with the workers and representatives of the unions. It was held not only with myself at the time, but also with the chairman of the board at the time and the members of the board. We are quite willing to do this. We do this as often as we can. We will certainly remember that invitation and will do that with you present.

Le représentant local, le vice-président régional va manifestement faire ce genre de chose de façon régulière. Ma dernière visite dans cette région remonte à environ un an et demi quand tout le conseil s'est rendu à Transcona. Nous avons eu à ce moment-là une rencontre avec les employés et les représentants syndicaux. Je n'étais pas seul, il y avait également le président et les membres du conseil de l'époque. Nous sommes tout à fait ouverts à ce genre de possibilité. Nous faisons ce type de visites aussi souvent que possible. Nous n'oublierons pas votre invitation et tout se fera en votre présence.

[Text]

**Mr. Duguay:** I raise that because when Mr. Lawless was in Winnipeg recently the shop craft unions very much wanted to meet with him. In fact, my office tried to contact yours and we did speak briefly on the phone, but it was impossible to arrange.

Let me leave you with just one final comment, and it is a very simple one. I have heard you today talk about the way in which you, the chief executives of CN, view the employees who work for you, and I hear your very positive outlook about the people who work for you. I hear from the unions that somewhere between what you are saying to me and what they feel there is a gap. I want to see if I can encourage you in every way possible to redouble your efforts to have your employees feel they are part of a productive operation. Right now they say to me that it is very difficult to arrange a meeting. It seems to me that ought not to happen.

I would rather have them meet with you and come out of the meeting disagreeing and finding that we are all on different sides of an issue, than to have them make the criticism that they have been unable to meet with you. And in the last case in question, when Mr. Lawless was in Winnipeg, they very much wanted to meet with a senior official of CN, but could not do that. That in itself is something which I think you ought to address.

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, I take this in a very positive sense because I think it is a very good comment. I have had some personal experience in which there were some significant constraint to this. Two years ago I met for a full day all of the general chairmen who represent the local unions. We felt there that it was most productive; there was something like 100 in that room. They have refused to meet us ever since.

It is very difficult for us to meet directly with the workers. Union membership by and large do not appreciate that. I am not criticizing this as I think this is a fact of life, but they feel we should meet with them, not with the workers; that we should meet with them. Yet I have not yet been able to meet with the general chairmen for the last two years. They have refused to meet. The comments we had after that meeting, in writing and personally, were extremely positive. We had a little reception afterwards, and everyone I met said they wished we would have many more like that. But we have not been able to have any.

So there are constraints in the hierarchy as to how you do this. It is no ill will on either our side, or that of the union, or of the employees, but we are not that free to go and walk on the shop floor and start talking with everybody. There are things that we have to respect.

**Mr. Duguay:** Would you send me copies of correspondence which you have sent them inviting them to meet with you and their refusals? I mean, people cannot have it both ways. They cannot say to their Member of Parliament they want to meet and then refuse to meet. And I certainly would not want to be hoisted on that petard.

[Translation]

**M. Duguay:** Je posais cette question parce que lorsque M. Lawless s'est rendu à Winnipeg dernièrement, les syndicats de l'atelier voulaient beaucoup le rencontrer. Mon bureau a même communiqué avec le vôtre et nous avons parlé brièvement au téléphone, mais nous n'avons pas réussi à organiser cette rencontre.

J'ai une dernière observation à faire et elle est fort simple. Vous nous avez décrit aujourd'hui comment vous et les dirigeants du CN perceviez vos employés. Vous semblez avoir une perspective très positive quant à votre personnel. Mais les syndicats m'ont laissé entendre qu'il y a un écart entre ce que vous me dites et leur perception de la situation. Je vous incite donc à redoubler d'effort pour donner à vos employés l'impression qu'ils font partie d'une organisation productive. Ils m'ont signalé qu'il leur était très difficile d'organiser une rencontre. Cela, à mon avis, ne devrait pas se produire.

Je préférerais qu'ils vous rencontrent même si vous n'arrivez pas à vous mettre d'accord et que l'on doive conclure qu'on a tous une opinion différente de la situation, plutôt que de les entendre se plaindre qu'ils sont incapables de vous rencontrer. Et dans ce cas dont je vous parle, lorsque M. Lawless était à Winnipeg, les employés étaient très désireux de rencontrer un dirigeant du CN, mais ils n'ont pu le faire. Il faudrait que vous vous en occupiez.

**Mr. LeClair:** Monsieur le président, il s'agit à mon avis d'une critique constructive et c'est comme cela que je la conçois. J'ai moi-même eu des expériences semblables. Il y a deux ans, j'ai passé toute une journée à rencontrer les présidents régionaux des syndicats locaux. Cette journée s'est avérée fort utile. Nous étions une centaine dans la salle. Mais ils ont refusé de nous rencontrer depuis lors.

Or il est très difficile pour nous de rencontrer directement les travailleurs. En général, les syndicats ne voient pas cela d'un très bon oeil. Je ne blâme personne. C'est un fait de la vie. Mais les centrales syndicales veulent traiter à un autre niveau et ne veulent pas que nous rencontrions les travailleurs. Mais je n'ai pas réussi à rencontrer les présidents régionaux depuis deux ans. Ils refusent de nous rencontrer. Cependant, d'après les observations formulées après la réunion, par écrit et de vive voix, cette rencontre avait semblé être très positive. Nous avons eu une petite réception après et tous les gens que j'ai rencontrés m'ont dit qu'ils souhaitaient que l'on ait plus de rencontres de ce genre. Mais nous n'en avons jamais eu d'autres.

Il semble y avoir des obstacles quelque part. Je ne crois pas que ce soit de la mauvaise volonté ni d'un côté ni de l'autre, ni de la part du syndicat ou des employés, mais nous ne pouvons pas vraiment aller trouver les travailleurs sur place. Il y a des règles qu'il faut observer.

**M. Duguay:** Auriez-vous l'obligeance de me transmettre une copie des invitations que vous leur avez envoyées et de leur refus? On ne peut pas avoir le beurre et l'argent du beurre. Ils ne peuvent pas se plaindre auprès de leur député qu'ils veulent vous rencontrer pour ensuite refuser de vous rencontrer. Je ne voudrais surtout pas être pris à ce piège.



*[Texte]*

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, perhaps we should send our correspondence to the Clerk of the Committee. This was some two years ago. I think, though, that most of that representation was verbal. But I will ask our employee relations people to find out what we have in writing about this.

**Mr. Lawless:** If I might add to that, Mr. Chairman, one of the problems, as you know, is that we do not have negotiations that last for one week; they last for about 18 months. And one of the difficulties the brotherhoods had the last time we were going to meet was that they really did not want to meet during the negotiations. So that was one problem.

**Mr. Duguay:** Okay. Fair enough.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Lawless and Mr. LeClair. Mr. Cochrane.

**Mr. Cochrane:** Thank you very much, Mr. Chairman. I guess I would be remiss in asking, since we are both present at the table, if there is any update with regard to the internal assessment which CN is doing concerning the capacity of its maintenance system.

• 1130

**Mr. LeClair:** Yes, this is proceeding. Because our financial outlook for this year is not getting any better—I am talking about the outlook—and that of next year is even worse, we now are in a position of having to speed up that overall assessment that I think we referred to when we last met you privately.

As you know, we will be meeting with you and the representatives of your area at the board meeting in Moncton in August. At that time we should be further advanced from where we are now. The assessment is an ongoing one; unfortunately, things seem to be getting worse every time we look at it. I am not so sure that at this time today we can give you any of the details of that assessment, except that it is not what we would like it to be.

**Mr. Cochrane:** Originally you were expecting it to be completed in November. Are you suggesting it will be sooner?

**Mr. LeClair:** Mr. Lawless and I have a little problem of communication. For obvious reasons Mr. Lawless was not present at the last board meeting—that was Monday—for reasons the chairman alluded to at the beginning of the meeting. I am supposed to meet with Mr. Lawless for lunch today to apprise him of perhaps a change in that timetable.

**Mr. Cochrane:** But it will not be prior to the August 7 board meeting in Moncton?

**Mr. LeClair:** No.

**Mr. Cochrane:** Okay. I just did not want to get there after the door was open and the horse was gone.

**Mr. Lawless:** It will not be later than November, I do not think.

*[Traduction]*

**M. LeClair:** Monsieur le président, je pense que nous pourrions envoyer cela au greffier du comité. Cet échange a eu lieu il y a deux ans environ. Mais pour autant que je sache, cela s'est fait surtout de vive voix. Je vais quand même demander à nos responsables des relations de travail de chercher les documents qui existent sur cette affaire.

**M. Lawless:** Avec votre permission, monsieur le président, laissez-moi vous rappeler que nos négociations ne durent jamais une semaine. Elles durent un an et demi. Et si nous n'avons pas pu rencontrer les représentants des syndicats depuis un certain temps, c'est qu'ils préféraient ne pas le faire en période de négociations. C'est un problème.

**M. Duguay:** Très bien, je comprends.

**Le vice-président:** Je vous remercie beaucoup, monsieur Lawless et monsieur LeClair. Monsieur Cochrane.

**M. Cochrane:** Merci beaucoup, monsieur le président. Je suppose que ce serait faire preuve de négligence, puisque nous sommes tous deux présents à la table, de vous demander si vous avez des renseignements récents concernant l'évaluation interne qu'effectue le CN sur la capacité de son système d'entretien.

**M. LeClair:** Oui, cela avance. Comme nos perspectives financières de cette année ne s'améliorent pas—je parle des perspectives—et que celles de l'an prochain sont encore pires, nous devons hâter cette évaluation d'ensemble dont nous parlions dans nos entretiens privés avec vous.

Nous vous rappelons que nous vous rencontrerons, vous et le représentant de votre région, en août, lors de la réunion à Moncton du conseil d'administration. Nous devrions en savoir davantage à ce moment-là. L'évaluation est continue, mais malheureusement, chaque fois que nous examinons la situation, elle semble empirer. Je ne suis pas certain de pouvoir vous donner les détails de cette évaluation, sinon pour vous dire qu'elle n'est pas ce que nous voudrions qu'elle soit.

**M. Cochrane:** Vous pensiez à l'origine qu'elle serait terminée en novembre. Est-ce que vous croyez qu'elle sera terminée plus tôt?

**M. LeClair:** Monsieur Lawless et moi avons un petit problème de communication. Pour les raisons auxquelles le président faisait allusion au début de la réunion, monsieur Lawless n'a pas assisté lundi à la dernière réunion du Conseil d'administration. Je suis sensé déjeuner aujourd'hui avec monsieur Lawless pour l'informer d'un changement éventuel du calendrier.

**M. Cochrane:** Mais ce ne sera pas avant le 7 août, date de la réunion du Conseil à Moncton?

**M. LeClair:** Non.

**M. Cochrane:** Parfait, je voulais tout simplement ne pas arriver quand l'irréparable était fait.

**M. Lawless:** Ce ne sera pas plus tard que novembre, à mon avis.

[Text]

**Mr. Cochrane:** So I can look forward to a fine fall, I am sure.

I have just a couple of other questions with regard to the CN hotels. There is some rumour with regard to other large corporations with an interest in perhaps forming a partnership concerning these. Has there been any talk between Air Canada and CN with regard to a relationship of joint ownership concerning these?

**Mr. LeClair:** Yes, there has been, Mr. Chairman. At this moment, this has been turned over to the Department of Transport, but it is somewhat in limbo. Tonight I will be trying to find out a little bit more as to where it is. We wanted to negotiate this directly with Air Canada. For good reasons, this is now not perhaps the way it is going to be. Our interest is still alive. We would very much like to be associated in a joint venture with Air Canada on the ownership and the operating of our hotel chain.

**Mr. Cochrane:** So obviously the overture that was made was received warmly by yourself and your board. You are interested in some kind of a joint venture.

**Mr. LeClair:** Oh, very much so.

**Mr. Cochrane:** Okay. It would take the form, if it did happen, of . . . Obviously I guess you would not want to see a new Crown corporation, because you obviously are interested in keeping the equity that comes with the CN hotels. What form would it take?

**Mr. LeClair:** The obvious form would be . . . CN hotels has at this time its own board, and what might be possible is a joint venture like we have in many other instances with the private sector, for example. We would be joint owner, with the equity still to be decided . . .

**Mr. Cochrane:** Along the line of CN-CP?

**Mr. LeClair:** Along the line of CN-CP is a possibility, with a joint board. Not necessarily 50:50—that is not essential.

**Mr. Cochrane:** Is Air Canada the only corporation that is having discussions with you at this point in time?

**Mr. LeClair:** Having discussions with us, yes. But I understand they are not the only ones interested.

**Mr. Cochrane:** I understood that as well. I just wondered if anyone else would be encouraged to approach you. I think it is nice that two Crown corporations looked at that, but there is also something to be gained similar to what you have gone through with CN-CP with regards to telecommunications.

The last one, I guess, I did not have a chance to ask the last time. There was a decision that indicated that CN should try to employ 13% of its work force as women. You have indicated that there was an appeal in the process, and also some of the difficulties associated with trying to achieve that objective. What happens when the seniority list is there—and I do not think I have seen a hiring mode for some time, at least in my region of the country, with regard to CN, not a serious hiring

[Translation]

**M. Cochrane:** L'automne s'annonce donc beau.

J'ai encore quelques questions à poser concernant les Hotels CN. J'ai entendu parler d'autres grandes sociétés qui aimeraient entrer en association avec vous pour ces hôtels. A-t-il été question d'une entreprise en participation entre Air Canada et le CN à propos de ces hôtels?

**M. LeClair:** Oui, effectivement, monsieur le président. La question a été déferée pour l'instant au ministère des Transports, mais elle a été mise en veilleuse. Je vais essayer de découvrir ce soir où nous en sommes. Nous voulions négocier directement la question avec Air Canada, mais il y a de bonnes raisons maintenant pour que cela ne se fasse pas ainsi. Mais cette possibilité nous intéresse toujours encore, et nous voudrions être propriétaires et gestionnaires de ces hôtels en participation avec Air Canada.

**M. Cochrane:** Autrement dit, vous avez été pressentis et vous avez accueilli favorablement la proposition de participation.

**M. LeClair:** Oh, certainement.

**M. Cochrane:** Très bien. Si elle se concrétisait, elle prendrait la forme de . . . Vous ne songez pas, j'imagine, à une nouvelle société de la Couronne, parce que vous voulez de toute évidence conserver les capitaux propres apportés par les Hotels CN. Quelle forme cette participation pourrait-elle prendre?

**M. LeClair:** La forme qui s'impose serait . . . A l'heure actuelle, Hotels CN a son propre conseil d'administration, et on peut envisager une co-participation du genre de celle que nous avons dans bien des cas avec le secteur privé, par exemple. Nous serions co-propriétaires, et en ce qui concerne les capitaux propres . . .

**M. Cochrane:** Quelque chose comme CN-CP?

**M. LeClair:** Ce serait une possibilité, les représentants des deux entreprises siégeant au Conseil d'administration, mais peut-être pas en nombre égal, ce n'est pas indispensable.

**M. Cochrane:** Air Canada est-elle la seule société qui discute actuellement avec vous de cette question?

**M. LeClair:** En discussion, oui, mais je crois savoir qu'il y a d'autres sociétés sur les rangs.

**M. Cochrane:** C'est également ce que j'ai cru entendre. Je me demandais simplement si vous aviez été pressentis par d'autres. C'est très bien de voir deux sociétés de la Couronne s'y intéresser, mais il serait profitable pour vous d'avoir des discussions du genre de ce qui s'est passé pour CN-CP en ce qui concerne les télécommunications.

En ce qui concerne ma dernière question, je voulais déjà vous la poser la dernière fois, mais je n'en ai pas eu le temps. Il a été décidé que le personnel de CN devrait comporter 13 p. 100 de femmes. Vous avez dit qu'un appel était en cours et vous avez mentionné certaines des difficultés que soulevait la réalisation de cet objectif. Comment tenez-vous compte de la liste d'ancienneté? En effet, voilà un bon moment que CN n'embauche pas dans ma région, en tout cas pas sérieusement.

## [Texte]

mode anyway—what happens on that list if we are making efforts and you are making gains? I know I have a number of brakemen—brakepersons now, I guess—in my constituency who are female. Is there any protection—I guess I am going to have my own thoughts on that—is there any procedure you can do to try to protect those people in order to keep in line with the judgment that came down and the guidelines that have been set?

• 1135

**Mr. LeClair:** I wonder if this would not be an opportunity for the committee to meet the person we have put in charge of our program on the status of women. The Assistant Vice-President, Mrs. Louise Piché, is here. She has an extremely important responsibility with CN. To a certain degree it is a first. It is a first in a Crown corporation. It stemmed directly from the Action travail des femmes or ATF decision.

By the way, as you know, we have finished our representation at the Federal Court on this, so we would ask your indulgence not to ask us to comment on the 13% and what have you. Certainly that last question could be commented on by Mrs. Piché, and I am sure she would welcome any other questions you might have on that program.

**The Vice-Chairman:** By all means. Madam Piché.

**Mrs. Louise Piché (Assistant Vice-President, Employment Equity, Canadian National Railways):** On that specific question, we have just opened up discussions or sent an invitation to the unions. It would obviously have to be a negotiated agreement if we were to have any special arrangements to deal with that issue of last in, first out when we do have lay-offs.

**Mr. Cochrane:** Currently that is the status: last in, first out.

**Mrs. Piché:** Yes.

**Mr. Cochrane:** And there is no protection. Is the corporation working toward that objective?

**Mrs. Piché:** We have just invited the unions to come in and discuss with us that issue and other issues we have to deal with under the equity program.

**Mr. Cochrane:** As a male in our society, I have a little trouble with women being treated almost as an endangered species. I do not want to get into a public debate with you about that, but I think of the opportunities that... let us say I were 10 years younger and looking for work. I would think my options and my opportunities with regard to the difficulties that CN is finding itself in economically, along with the efforts that are being made in looking after... I should not call them special-interest groups, but areas that have been targeted on... what would my chance be of finding labour-type employment with CN in Canada at this time, as a relatively healthy young Canadian male?

**Mrs. Piché:** Your chances would still be very good. Obviously, you have identified a number of problems we have in

## [Traduction]

Que se produit-il avec la liste d'ancienneté si nous déployons des efforts et vous faites des bénéfices? Je sais que dans ma circonscription, un certain nombre de serre-freins sont des femmes? J'ai certainement mon opinion là-dessus, mais y a-t-il une protection quelconque, y a-t-il une procédure à suivre pour essayer de protéger ces gens afin de respecter la sentence rendue et les directives qui ont été données?

**M. LeClair:** Je crois que le moment est venu pour le Comité de rencontrer la personne que nous avons chargée de notre programme sur la situation des femmes. Je voudrais vous présenter Mme Louise Piché, vice-présidente adjointe qui occupe chez CN un poste de grande responsabilité, le premier de son genre chez-nous, le premier dans une société de la Couronne, créée à la suite d'une décision de l'ATF, ou Action travail des femmes.

A ce propos, nous vous rappelons que nous venons d'exposer notre cas devant la Cour fédérale sur ce point, et nous vous prions donc de bien vouloir ne pas nous poser de questions sur ces 13 p. 100. Mais Mme Piché pourra certainement répondre à la dernière question, ainsi que toutes autres questions sur ce programme.

**Le vice-président:** Certainement. Madame Piché, vous avez la parole.

**Mme Louise Piché (vice-présidente adjointe, Équité de l'emploi, le Canadien National):** En ce qui concerne cette question, nous venons d'entamer des discussions ou d'envoyer une invitation aux syndicats. En cas de mise à pied, nous devrions certainement négocier une entente pour prendre des dispositions spéciales sur ce principe du «dernier engagé, premier licencié».

**M. Cochrane:** Car tel est bien le principe actuel: dernier embauché, premier licencié.

**Mme Piché:** Oui, c'est cela.

**M. Cochrane:** Il n'existe pas de protection: la société s'efforce-t-elle d'y arriver?

**Mme Piché:** Nous venons d'inviter les syndicats à discuter de cette question ainsi que d'autres avec nous dans le cadre du programme d'équité.

**M. Cochrane:** En tant qu'homme, j'ai quelques difficultés à comprendre que la société traite un peu les femmes comme une espèce en voie d'extinction. Je ne veux pas me livrer avec vous à une controverse sur ce sujet, mais je pense aux chances qui... Supposons que j'aie dix ans de moins et que je cherche du travail. Mes chances et mes options, compte tenu des difficultés économiques que connaît actuellement le CN ainsi que des efforts déployés pour veiller aux intérêts de... Je ne les appellerai pas les groupes d'intérêts spéciaux, mais plutôt les groupes-cibles... Quelle chance aurais-je de trouver un emploi au CN à l'heure actuelle, en tant que jeune Canadien bien portant?

**Mme Piché:** Vos chances seraient toujours encore bonnes. Mais vous avez mis le doigt sur un certain nombre d'obstacles



*[Text]*

trying to increase the representation of qualified women in most of our occupations, if not all of our occupations. But your chances would still be very good, even though we are putting in special measures to increase . . . What we are doing is increasing the chances of the women . . .

**Mr. Cochrane:** And decreasing mine, I might add.

**Mrs. Piché:** I guess we are in a catch-up situation, and that is why we have a special program.

**Mr. Cochrane:** I find some difficulty with Crown corporations and special programs and decisions of courts with regard to that, because I believe we are all Canadians and we all should have an equal opportunity.

You said a good opportunity. I am talking of a career with the railway. Therefore last in, first out affects my opportunity for a career. Looking at my question in that light, making it specific to having a career with CN, would you still say it is fairly good?

**Mrs. Piché:** I think men and women will have the same problems with the issue of seniority. We have a very strong promotion-from-within policy, and obviously many of our jobs require grassroots experience in the career progression. But those chances will now be equalized.

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, if I may add to what Madam Piché has said, as you know, one of the items we have agreed to with our unions is employment security after eight years of employment with CN; lifelong employment security. So this will indeed complicate Mrs. Piché's work even further in trying to bring more women into the work force.

**Mr. Cochrane:** So what you are saying is after you work eight years for CN you have a secure employment situation.

**Mr. LeClair:** There are exceptions. Maybe Mr. Lawless wants to give you the exceptions.

**Mr. Cochrane:** I think I have met some of them. I would like to know.

**Mr. LeClair:** Well, volume-related, obviously. But there are three specific categories where we have said—and it is all in black and white—where we will not lay people off for those reasons.

**Mr. Lawless:** With any lay-offs that come about as a result of technological or organizational change, the individuals involved are protected when they have eight years or more seniority. They must take advantage of the bumping privileges either regionally or even wider, and if the seniority permits. But to traffic- or volume-related lay-offs that does not apply.

**Mr. Cochrane:** Just in that line, the people transferring over to VIA: if they have more than eight years with CN, would they have the same privileges and opportunities when transferring over to VIA?

*[Translation]*

auxquels nous nous heurtons en essayant d'augmenter la représentation de femmes qualifiées au sein de la plupart des emplois, sinon de tous. Néanmoins, vos chances seraient encore fort bonnes, bien que nous introduisions des mesures spéciales pour augmenter . . . Ce que nous faisons, c'est augmenter les chances des femmes . . .

**M. Cochrane:** Et par là même, diminuer les miennes.

**Mme Piché:** Nous sommes enfermés dans un dilemme, et c'est pourquoi nous avons un programme spécial.

**M. Cochrane:** Je ne puis m'empêcher d'avoir des objections contre les sociétés de la Couronne, des programmes spéciaux et des sentences de tribunal concernant cette question, parce qu'en tant que Canadiens nous devrions tous avoir des chances égales.

Vous parliez de «bonnes chances», et moi je vous parle d'une carrière dans les chemins de fer. C'est pourquoi le principe «dernier embauché, premier licencié» porte atteinte à mes possibilités de carrière. Si on examine la question sous ce jour, si l'on parle donc bien d'une carrière au CN, pourriez-vous encore dire que mes chances sont assez bonnes?

**Mme Piché:** La question d'ancienneté affecte les femmes et les hommes de la même façon. Nous avons une politique vigoureuse d'avancement de l'intérieur, et dans beaucoup de nos postes, pour faire carrière, il faut remonter toute la filière. Mais ces chances seront maintenant mieux réparties.

**M. LeClair:** Monsieur le président, si vous me permettez de compléter ce que disait M<sup>me</sup> Piché, vous savez que d'après notre entente avec nos syndicats, la sécurité de l'emploi est acquise après huit années de service au CN; il s'agit là de sécurité à vie. Ceci compliquera encore davantage les efforts de M<sup>me</sup> Piché pour amener plus de femmes au CN.

**M. Cochrane:** Vous dites donc qu'après huit ans d'emploi au CN, vous assurez la sécurité de l'emploi.

**M. LeClair:** Il y a des exceptions, que M. Lawless pourrait peut-être vous indiquer.

**M. Cochrane:** Je crois en avoir rencontré certaines, mais j'aimerais savoir.

**M. LeClair:** Eh bien, certainement par rapport au volume. Mais il existe trois catégories spécifiques pour lesquelles nous avons précisé noir sur blanc que nous ne licencierions pas les gens pour ces raisons.

**M. Lawless:** Dans tous les cas de licenciement qui proviennent de mutations de la technologie ou d'une réorganisation, les personnes qui ont huit ans ou plus d'ancienneté sont protégées. Elles peuvent être forcées d'accepter un transfert prioritaire soit dans la même région, soit encore plus loin, et si l'ancienneté le permet, mais cela ne s'applique pas aux licenciements liés au volume du travail ou de la circulation.

**M. Cochrane:** Pour enchaîner sur cette question, ceux qui sont transférés à VIA et qui ont plus de huit ans de service chez CN bénéficieraient-ils des mêmes avantages et débouchés?

[Texte]

• 1140

**Mr. Lawless:** They would only have that right as long as they are with us. VIA have their own collective agreement.

**Mr. Cochrane:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** We will now pass to Mr. Heap. I believe, ladies and gentlemen, you have before you a series of questions—Mr. Heap, I stand to be corrected—that Mr. Heap is asking this morning. And if you people agree, perhaps the committee could have these answers in writing in order to speed up our meeting this morning.

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, we have not seen that list. It has not been distributed to us.

**The Vice-Chairman:** Okay. Perhaps, Mr. Heap, you could read off the questions.

**Mr. Heap:** Mr. Chairman, I would like to make a few small changes. They are essentially the same questions. So if I might read off . . . There are three questions, of which one has several parts, that are primarily factual. Perhaps those would be appropriate to have written answers to. There are two other questions which are more policy and which I would like to leave until the end. They all concern the question of railway lands and railway relocation, especially in Toronto and more especially in Spadina riding. But the questions are also general.

My first question is: Under what statutory authority does the CN convey or lease lands in its ownership to be used for non-railway purposes?

My second question is with respect to the relocations from the railway lands in downtown Toronto: (a) What has been the total cost to date for CN to relocate any activities which were carried on in the railway lands in downtown Toronto? (b) What is the breakdown of these costs as between land, other capital costs and labour? (c) Where has the funding of these expenses come from? (d) What amounts of funding come from the federal, provincial or municipal governments to aid in these relocations? (e) What is the history of the railway lands ownership, that is, how did the railway lands come to be owned by the railways such as CN and CP? Did the CN, CP buy these lands or were they given to them or were they swapped and so on? (f) With respect to the future relocation expenses associated with the railway lands in downtown Toronto, what are the answers to questions (a) and (d) for these expenses?

And third, how much federal, provincial and municipal funding has been directed through the history of the railways to the CN, CP railway lands in the centre of Toronto?

Those are the more factual questions, Mr. Chairman. My staff did phone the office about them yesterday so I hope that

[Traduction]

**M. Lawless:** Ils ne disposeraient de ce droit que tant qu'ils travailleraient pour nous. Les employés de VIA Rail ont leur propre convention collective.

**M. Cochrane:** Merci.

**Le vice-président:** Les prochaines questions seront posées par M. Heap. Mesdames et messieurs, je crois que vous avez devant vous une série de questions—Monsieur Heap, si je me trompe, n'hésitez pas à me corriger—que M. Heap désire poser ce matin. Si vous êtes d'accord, vous pourriez peut-être fournir ces renseignements par écrit au Comité; ainsi, nous pourrions procéder plus rapidement ce matin.

**M. LeClair:** Monsieur le président, nous n'avons pas vu cette liste. Nous n'en avons pas reçu d'exemplaire.

**Le vice-président:** C'est bien. Monsieur Heap, voulez-vous lire vos questions?

**M. Heap:** Monsieur le président, j'aimerais apporter quelques petites modifications. Il s'agit fondamentalement des mêmes questions. Si je peux en faire lecture . . . Il y a trois questions qui portent sur des faits et des données; l'une d'entre elles comporte plusieurs sections. Peut-être pourrait-on nous fournir les réponses par écrit. J'aimerais poser deux autres questions qui portent surtout sur les politiques; j'aimerais attendre d'avoir posé les premières questions avant de poser celle-là. Mes questions portent sur les terrains du CN et le déplacement des lignes, particulièrement à Toronto et dans la circonscription de Spadina. Il s'agit cependant de questions d'ordre général.

Voici ma première question. En vertu de quels pouvoirs le CN cède-t-il ou loue-t-il des terrains qui lui appartiennent à un secteur autre que le secteur ferroviaire?

Ma deuxième question porte sur le transfert de services qui étaient assurés sur les terrains du centre de Toronto: (a) Combien le CN a-t-il dépensé jusqu'à présent pour déplacer les services qui étaient assurés sur ces terrains du centre de Toronto? (b) Comment se répartissent ces coûts entre les trois secteurs suivants: Les terrains, les autres coûts en capital et la main-d'oeuvre? (c) D'où provenait le financement de ces activités? (d) Quelle aide a-t-on reçue du gouvernement fédéral, du gouvernement provincial ou du gouvernement municipal pour ces déplacements? (e) À quoi servait antérieurement ces terrains? Comment se fait-il que ces terrains appartiennent à des sociétés ferroviaires comme le CN et le CP? Le CN et le CP les ont-ils achetés, les ont-ils reçus en don ou les ont-ils échangés? Que s'est-il produit? (f) Pour ce qui est des futurs frais de déplacement concernant les terrains ferroviaires du centre de Toronto, quelles sont les réponses aux questions (a) et (d)?

Enfin, quelle aide financière le fédéral, les provinces et les municipalités ont-ils accordée au CN et au CP pour les terrains ferroviaires du centre de Toronto depuis qu'ils appartiennent à la compagnie?

Monsieur le président, voilà les questions pour lesquelles j'ai besoin de chiffres. Mes adjoints ont téléphoné au bureau hier au sujet de ces questions et j'espère qu'il suffira que je les lise

*[Text]*

just reading them like this will be adequate for getting written responses.

**The Vice-Chairman:** Pardon me, Mr. Heap. Is that in agreement with you gentlemen?

**Mr. LeClair:** Yes, Mr. Chairman. Just two questions of clarification, if I may. We cannot answer anything that relates to Canadian Pacific.

**Mr. Heap:** Okay.

**Mr. LeClair:** In three instances you mentioned CP.

**Mr. Heap:** That is true.

**Mr. LeClair:** I do not think we will be able to do that. You would have to ask CP to do that.

**Mr. Heap:** Okay.

**Mr. LeClair:** Second, on a point of clarification. We have owned these lands almost forever. They were properties of our predecessor companies. This may take a lot of searching and a lot of this may not be available in our own books. I wonder if the hon. member is asking for modern history or as far back as 1800 as to how many grants were given in those days and so forth. It may take us a year or more to find the answers to those. In other words, can we exercise some judgment as to what it is he is after, so we can give him satisfaction?

**Mr. Heap:** I will explain what I am after, Mr. Chairman, but first I would say that if I could be given something about the status of them at least since CN acquired them, the financial status, you know, what did CN buy them for or how did they get them, then I might want to come back another time for another pail full from the well, to get farther back into it. But I am more concerned with the recent history than with the ancient history.

My purpose is to shed some light on the situation facing, primarily Toronto City Council, concerned with its aspects of the possible redevelopment of the railway lands. The question of cost, I think, is obviously appropriate there, and I think the history of the cost is relevant to that question. So it is with that in mind that I would like to find out what is the cost of the lands.

• 1145

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, we will try to do this as far as our own records go back, which should be at least as far back as 1923 to 1927. The hon. member said that if he is not satisfied with this he can come back, and we would try to go further back if that is not satisfactory.

**Mr. Heap:** Thank you, sir.

*[Translation]*

aujourd'hui pour qu'on me fasse parvenir des réponses par écrit.

**Le vice-président:** Excusez-moi, monsieur Heap. Monsieur, cela vous convient-il?

**M. LeClair:** Oui, monsieur le président. Si vous me permettez, j'aimerais poser deux petites questions pour mieux comprendre ce que souhaite obtenir M. Heap. Nous ne pouvons pas répondre aux questions qui portent sur le Canadien Pacifique.

**M. Heap:** C'est bien.

**M. LeClair:** Vous avez mentionné le CP à trois reprises.

**M. Heap:** C'est exact.

**M. LeClair:** Je ne crois pas que nous pourrions vous donner ces renseignements. Il vous faudra poser la question aux représentants du CP.

**M. Heap:** Très bien.

**M. LeClair:** De plus, j'aimerais préciser que ces terrains nous appartiennent pratiquement depuis le début. Ces terrains appartenaient à ceux que nous avons remplacés. Il nous faudra faire beaucoup de recherche pour vous fournir ces renseignements; il est d'ailleurs fort possible que nous n'ayons pas ces renseignements dans nos archives. Je me demande si l'honorable député veut connaître des renseignements sur l'histoire récente du CN ou s'il désire que nous remontions jusqu'à l'année 1800; je pense particulièrement à sa question sur le nombre de subventions que nous avons reçues. Il faudra peut-être un an ou même plus pour pouvoir répondre à ces questions. En d'autres termes, pouvons-nous faire appel à notre jugement pour déterminer les renseignements qu'il désire?

**M. Heap:** Monsieur le président, j'expliquerai plus en détail ce que je souhaite obtenir mais je voudrais vraiment savoir ce qui s'est passé depuis que le CN a obtenu ces terrains et avoir quelques enseignements sur la situation financière; par exemple j'aimerais savoir pourquoi et comment le CN a obtenu ces terrains. Puis je poserai peut-être d'autres questions si je crois avoir besoin de plus de renseignements. Mais j'aimerais surtout qu'on me donne des données sur l'histoire récente du CN plutôt que sur l'histoire ancienne.

Ces renseignements me permettront de mieux comprendre la situation à laquelle sont confrontés divers groupes comme le Conseil municipal de Toronto en ce qui a trait au développement éventuel des terrains du CN. À mon avis, la question des coûts est bien fondée, et je crois qu'il est normal que l'on me fournisse un bref historique du financement. C'est pourquoi j'aimerais savoir quel était le coût de ces terrains.

**M. LeClair:** Monsieur le président, nous vous fournirons les renseignements qui ont été versés à nos dossiers; ainsi, ces derniers devraient remonter à 1923 ou 1927. L'honorable député a dit que s'il n'était pas satisfait de ces renseignements il reviendrait à la charge; à ce moment-là nous essayerons peut-être de remonter un peu plus loin s'il le désire.

**M. Heap:** Merci, monsieur.



[Texte]

**The Vice-Chairman:** If I understand correctly, Mr. Heap, we are not looking for a history of CN since the beginning of time.

**Mr. Heap:** No, what we want is to focus in on the question of cost.

**The Vice-Chairman:** Okay, thank you very much.

**Mr. Heap:** I have two other questions, then. What is CN's policy or its intention regarding the use of lands that are no longer required for railway purposes, both generally and in cases where there is an application under the Railway Relocation and Crossing Act? Last, given the acute shortage of housing in Toronto, what responsibility does the CN recognize for affordable housing on its lands that are no longer needed for railway purposes?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, I will give a general answer, and it goes back to the one I gave some time ago as to what our primary mandate is. Our policy is that any land which is declared surplus for use by the railway... Declared surplus means now or in the future as far as we can say. As you know, a lot of these have no application now but they may in the future, and therefore we hold on to them. The policy is to get a financial return from these lands as high as we can. The argument behind this is that this is an asset which has been entrusted to us by the taxpayers of Canada and it behooves us to make sure these lands give maximum return. Obviously, 100% of that is ploughed back into improving the system, and more specifically, the rail system.

So the policy is that either we sell them—or in recent times, we have developed them ourselves because we find we have more adequate return—or we will go into a joint venture, and this is part of the equity we put in. But the general policy is to maximize the return so we can use that money to help the rail, which often by itself needs help from other quarters, especially in cyclical times such as the ones we are going through right now.

**Mr. Heap:** When you refer to the recent policy of developing it yourselves, through what instruments is that done?

**Mr. LeClair:** I could ask Mr. Franklin to elaborate a little bit. Some three years ago we started a real estate division within CN. Before this, we were doing quite a bit of this, but not to the extent we are now. In the last three years we have found that the returns for CN since this has been established are infinitely higher than when we were letting others do that on our behalf. Mr. Franklin can give you some of the details as to what it is we are doing now that we were not doing a few years ago.

**Mr. Heap:** Thank you.

[Traduction]

**Le vice-président:** Si j'ai bien compris, monsieur Heap, vous ne voulez pas connaître l'historique du CN depuis le début des temps.

**M. Heap:** Non, nous voulons simplement en savoir plus long sur les coûts.

**Le vice-président:** C'est bien, merci beaucoup.

**M. Heap:** J'aimerais poser deux autres questions. Quelle est la politique ou les intentions du CN en ce qui concerne l'utilisation des terrains dont le CN n'a plus besoin pour le secteur ferroviaire; j'aimerais qu'on me fasse part de la politique générale et de la situation dans les cas où l'on a recours à la Loi sur le déplacement des lignes et sur les passages à niveau? Finalement, compte tenu la grave pénurie de logements à Toronto, dans quelle mesure le CN est-il disposé à prendre partiellement en charge la construction de logements abordables sur ces terrains dont il n'a plus besoin à des fins ferroviaires?

**M. LeClair:** Monsieur le président, je peux donner une réponse assez générale, qui se rattache en quelque sorte à la réponse que j'ai donnée tout à l'heure sur notre mandat. Tout terrain qui est jugé excédentaire... Jugé excédentaire, cela veut dire maintenant ou à l'avenir. Comme vous le savez, nombre de ces terrains ne sont pas utilisés maintenant mais pourraient fort bien l'être ultérieurement; c'est pourquoi nous les conservons. Notre objectif est d'obtenir le meilleur rendement possible de ces terrains. En effet, puisqu'il s'agit d'un bien qui nous a été confié par les contribuables canadiens, nous devons veiller à en obtenir le meilleur rendement possible. Évidemment, tout ce rendement, ou l'argent qu'il représente, est réinvesti dans le but d'améliorer le réseau ferroviaire.

Ainsi, nous vendons ces terrains ou, comme cela s'est produit récemment, nous les développons nous-mêmes parce que nous avons découvert que nous obtenons un meilleur rendement de cette façon—parfois nous développons ce terrain en co-entreprise et nous investissons des capitaux propres. La politique fondamentale est la suivante: il nous faut maximiser le rendement pour améliorer le réseau ferroviaire qui bien souvent d'ailleurs doit faire appel à d'autres sources, particulièrement lorsque nous sommes en phase creuse, comme actuellement.

**M. Heap:** Vous dites que vous avez récemment développé ces terrains vous-mêmes; j'aimerais savoir comment vous procédez.

**M. LeClair:** Je vais demander à M. Franklin de répondre à cette question. Il y a environ trois ans, nous avons mis sur pied au sein du CN une division responsable des immeubles. Avant cette période, nous oeuvrions dans ce secteur, mais pas dans la même mesure qu'actuellement. Au cours des trois dernières années, nous avons découvert que le rendement obtenu par le CN depuis la création de la section Immeubles CN est vraiment supérieure à celui que nous obtenions lorsque nous chargions d'autres entreprises d'effectuer le travail en notre nom. M. Franklin peut vous donner quelques détails sur ce que nous faisons maintenant et que nous ne faisons pas il y a quelques années.

**M. Heap:** Merci.

## [Text]

**Mr. Franklin:** Mr. Chairman, Mr. Heap, the chairman has mentioned that a few years ago we established our own real estate development branch in order to maximize the profits and the commercial viability of some of our lands that are coming free. I think in a very general way, to answer how they do it, they do it virtually like any other commercial real estate development company, and that takes many modes and is dependent upon the situation. I can give you a few examples, just to show you the differences that pertain.

As you know, on those same railway lands we developed the Metropolitan Convention Centre. We developed that as a lead developer. It was financed off balance sheet, which meant that Canadian National has really no money of its own in it but it is mortgaged through the private sector. That is an example of where we join hands with the private sector in the ownership of the facility.

• 1150

We have other lands in Montreal, for example, where for residential purposes and because CN is not expert in residential development, we have joined hands with the private sector again. Rather than just sell the land to the residential developer we will enter into negotiations with him whereby we will receive a minimum value from the land, and then will participate in the profits as he participates in the profits. We are at risk just as he is at risk.

**Mr. Heap:** Is the information about these operations public information?

**Mr. Franklin:** The agreements we have with our contractors are confidential between the contractor and ourselves.

**Mr. Heap:** Are the proceeds to CN public information?

**Mr. Franklin:** Only to the extent that the profits and viability of our real estate division is reported in our annual report on a global basis, but not on an individual contract basis or development basis.

**Mr. Heap:** Are the names of the companies, either subsidiaries of CN, if there are any, or the private companies with whom you have the joint operation, available to the public?

**Mr. Franklin:** The CN subsidiaries are all listed in the annual report. Of course, those with whom we do business usually show their names on the boarding that goes around the property being developed. I think they are public, as well.

**Mr. Heap:** I see.

This refers back to my first question of fact as to the statutory authority for conveying for non-railway purposes: I am not familiar with the statutes. I have heard some discussion as to whether the railways are limited in the type of use to which they can put the lands that come to them, or whether they are unlimited in this use.

## [Translation]

**M. Franklin:** Monsieur le président, monsieur Heap, le président a signalé qu'il y a quelques années nous avons mis sur pied notre propre section du développement des biens immobiliers afin de maximiser les profits et la viabilité commerciale de certains de nos terrains qui sont libérés. De façon générale, et pour répondre à votre question, nous procédons habituellement comme n'importe quelle société de développement immobilier; évidemment les méthodes varient selon la situation. Je peux vous donner quelques exemples, simplement pour démontrer comment la situation varie.

Comme vous le savez, nous avons développé sur ces terrains le palais des congrès de Toronto. Pour ce chantier, nous étions le principal promoteur. Son financement a été sans effet sur le bilan: cela veut dire que le Canadien National n'a pas vraiment d'argent investi dans le projet mais que l'hypothèque est assurée par le secteur privé. Voilà l'exemple d'une entreprise en co-participation avec le secteur privé.

Par exemple, nous avons d'autres terrains à Montréal où, pour la construction de logements, nous avons dû encore une fois nous associer avec des entreprises du secteur privé puisque le CN n'est pas un expert dans ce domaine. Au lieu de simplement vendre le terrain au promoteur, nous négocions avec lui de sorte que nous touchons un prix minimal pour le terrain mais nous recevons une part des profits, tout comme le promoteur. Cette entreprise est alors un risque pour nous comme pour le promoteur.

**M. Heap:** Est-ce que les renseignements qui portent sur ces activités peuvent être obtenus par n'importe qui?

**M. Franklin:** Les ententes que nous concluons avec nos entrepreneurs sont confidentielles; avec l'entrepreneur nous sommes seuls au courant.

**M. Heap:** Est-ce que les profits qui en découlent pour le CN sont du domaine public?

**M. Franklin:** Oui, dans la mesure où les profits et la viabilité de notre division Immeubles CN sont présentés dans un rapport annuel. Cependant, ces renseignements ne sont pas présentés en fonction de chaque contrat ou de chaque projet.

**M. Heap:** Est-ce que le nom des sociétés est du domaine public, qu'il s'agisse de filiales du CN ou de sociétés privées avec lesquelles vous passez contrat?

**M. Franklin:** Une liste des filiales du CN figure dans le rapport annuel. Évidemment, les sociétés avec lesquelles nous faisons affaire affichent habituellement leurs noms sur les clôtures qui entourent le terrain en question. Je crois cependant que ces renseignements peuvent être obtenus par le public.

**M. Heap:** Ah bon.

J'aimerais revenir à ma première question; elle portait sur le règlement qui vous autorise à céder les terrains qui seront utilisés par un autre secteur que le secteur ferroviaire. Je ne connais pas bien les règlements. Certains disent que les sociétés ferroviaires ne peuvent pas vraiment utiliser comme

[Texte]

**Mr. LeClair:** I think we can answer this right now. We are not limited as to the use of surplus land.

**Mr. Heap:** You are limited only to the use of land that is not surplus, is that it?

**Mr. LeClair:** I should qualify this. We mentioned this last time. There are lands that are under our stewardship which do not belong to us—the old government railways land. That is a problem. As you know, they are surplus and if somebody needs them and wants to buy them, for example, for a legitimate need, we cannot sell them without an Order in Council. That is difficult. I should qualify that there are lands we do not own but we manage, and quite a few of them. It is extensive.

**Mr. Heap:** In the case of a sale to another governmental body such as the City of Toronto, if it were a part of the present policy of the City of Toronto to establish some social housing or even establish low-end-of-market rental housing, what would be the policy of CN towards the City of Toronto as a buyer? Would it simply be that it goes to the highest bidder, or would there be any other consideration of public interest regarding the need for affordable housing?

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, I have to repeat what I said before, not specifically in answer to the same question but another question.

Our responsibility, our mandate, as we see it, is to give the most efficient and cheapest transportation possible through our various systems—rail, trucking and so forth. In the sale of our lands, if we can get a high return by, for example, selling it to a private developer who may not have low-cost housing, and the alternative is to sell to the city . . . Up to now our policy has been to sell to the highest bidder. We should, however, say that in many, many instances the buyer of our land is the municipality or the provincial government. La Petite Bourgeoisie in Montreal is a very good example. In many instances we will exchange land with the city. Where they might be interested in getting the land for low-cost housing, and they have land, we would exchange it. We do that quite often.

• 1155

The straight answer to your question is that we do not accept that it is part of our mandate, at the expense of money that could be given to rail to double track the west, for example, to provide low-cost housing throughout the country.

You are referring to Toronto. We have the same problem with the east yards in Winnipeg; we have the same problem with the downtown yard in Edmonton; we have the same

[Traduction]

bon leur semble les terrains qui leur appartiennent; pouvez-vous me donner plus de renseignements?

**M. LeClair:** Je crois qu'on peut répondre à votre question dès maintenant. Nous pouvons faire ce que nous voulons des terrains jugés excédentaires.

**M. Heap:** Les restrictions sur l'utilisation des terrains ne visent que ceux qui ne sont pas jugés excédentaires, n'est-ce pas?

**M. LeClair:** Dans une certaine mesure. Nous en avons d'ailleurs parlé la dernière fois. Il existe des terrains dont nous sommes responsables mais qui ne nous appartiennent pas—il s'agit des anciens terrains ferroviaires de l'État. Cela pose certains problèmes. Comme vous le savez, il s'agit de terrains excédentaires et si quelqu'un en a besoin et veut les acheter, par exemple, pour une raison bien légitime, nous ne pouvons les vendre que si nous obtenons un décret du Conseil. C'est difficile. Je devrais préciser qu'il y a des terrains qui ne nous appartiennent pas mais dont nous assurons la gestion; ils sont nombreux.

**M. Heap:** Pour ce qui est de la vente des terrains à un autre organisme gouvernemental comme la ville de Toronto, si cette dernière voulait construire des logements sociaux ou des logements locatifs à loyers modiques, quelle serait alors la politique du CN? Le CN déciderait-il simplement de vendre au plus offrant ou tiendrait-il compte des intérêts du public compte tenu de la pénurie de logements abordables?

**M. LeClair:** Monsieur le président, je dois répéter ce que j'ai dit tout à l'heure en réponse à une autre question.

D'après nous, notre responsabilité et notre mandat est d'assurer le transport de la façon la plus efficace et la plus économique possible grâce à nos divers systèmes—réseau ferroviaire, le réseau de transport par camion, et autres systèmes. Lorsque nous vendons nos terrains, si nous pouvons obtenir un meilleur prix d'un promoteur privé qui ne construira sans doute pas des logements à loyers modiques, et que l'autre solution serait de les vendre à la ville de Toronto . . . Jusqu'à présent, nous avons vendu au plus offrant. Cependant, dans bien des cas l'acheteur de notre terrain est la municipalité ou le gouvernement provincial. La Petite Bourgeoisie à Montréal est un très bon exemple. Dans nombre de cas, nous échangerons des terrains avec la ville. Si la ville par exemple désire construire des habitations à loyers modiques et qu'elle possède d'autres terrains, nous pouvons procéder à un échange. Nous le faisons assez souvent.

Pour répondre directement à votre question, je dois dire que notre mandat n'est pas d'assurer dans le pays tout entier la construction d'habitations à loyer modique alors que cet argent pourrait fort bien être utilisé, par exemple, pour doubler la voie dans l'Ouest.

Vous parlez de Toronto. Nous éprouvons le même problème aux gares de triage de l'est de Winnipeg; nous avons également le même problème à la gare de triage du centre d'Edmonton; le



[Text]

problem throughout the country—and that is the policy we have been following.

**Mr. Heap:** In the case of a land swap such as you referred to, what are the financial guidelines of it? Presumably there could be a difference in the price of the land attributed to the properties being exchanged and there would be other financial concerns. What is your general way of arranging that in the cases you have described?

**Mr. LeClair:** Mr. Franklin will answer that, Mr. Chairman.

**Mr. Franklin:** First of all the land we have that is declared unnecessary for railway operations for now and in the immediate future is examined and the highest purpose value is given to that land, whether it be for residential, industrial or other development. So first we establish the best use of the land and therefore the market value assuming that scenario.

We will then enter into negotiations, if indeed that is the wish of the municipality, for them to acquire that land at that value. If they have other land they wish to exchange for it, land we feel has a developable characteristic for us, we will do so at whatever market value that exchange land has. If there is a difference between the two then the difference is made up in cash whether it be from CN to the municipality or from the municipality to CN in order to balance the books.

**Mr. Heap:** In estimating the value of the land you are to dispose of, for example, is the CN subject to municipal zoning by-laws regarding the type and intensity of development?

**Mr. Franklin:** As far as I know, we are.

**Mr. Heap:** Yes.

**Mr. Franklin:** Certainly we are going through the zoning process in Toronto, as you know, through the regular process, and I do not think we are exempted to my knowledge.

**Mr. Heap:** The provincial government, for example, is exempt and, while it may choose to go through the zoning by-law, it always has the option of telling the city council it can go jump in the lake if necessary. I do not know if that has happened recently—I do not think it has happened in the last dozen years—but the potential is always an interesting element in the bargaining. Does the CN have any such prior right as a Crown corporation or is it in fact subject to the municipal by-laws?

**Mr. Franklin:** I am not an expert on the subject. My understanding is that we are subject to the laws and indeed it is our practice . . . Certainly in the Toronto lands, as you know, we are going through the same process as Canadian Pacific or anyone else. So I do not know of any exemption, Mr. Heap.

**Mr. Heap:** Fine.

[Translation]

même problème existe partout—et c'est la politique que nous suivons.

**Mr. Heap:** Quelles sont les principes financiers qui régissent les échanges de terrain dont vous avez parlé tout à l'heure? Il pourrait fort bien exister une différence entre le prix du terrain cédé par le CN et le prix du terrain qu'ils recevraient en retour. Il y aurait d'ailleurs probablement d'autres préoccupations d'ordre financier. Comment procédez-vous dans les cas que vous nous avez décrits tout à l'heure?

**Mr. LeClair:** Monsieur le président, M. Franklin répondra à cette question.

**Mr. Franklin:** Tout d'abord, les terrains qui sont jugés excédentaires pour la période en cours ou pour l'avenir immédiat sont étudiés; on y attribue ensuite la plus haute valeur possible, qu'il s'agisse de terrains utilisés éventuellement pour des fins résidentielles, industrielles ou pour tout autre type de développement. Ainsi nous déterminons tout d'abord la meilleure utilisation possible du terrain et par le fait même la valeur du marché en fonction de l'évaluation.

Nous procédons ensuite à des négociations, si c'est là le désir de la municipalité, si cette dernière veut acheter ce terrain à la valeur établie. Si la municipalité est disposée à échanger un terrain pour obtenir le nôtre, un terrain qui à notre avis pourrait être développé, nous nous procurerons ce terrain en fonction de sa valeur. S'il existe une différence entre la valeur de ces deux terrains, un paiement en espèce sera effectué, de la part du CN ou de la municipalité afin d'assurer un équilibre.

**Mr. Heap:** Lorsque vous évaluez le terrain que vous voulez céder, par exemple, le CN doit-il respecter les règlements municipaux dans le domaine du zonage?

**Mr. Franklin:** À ma connaissance nous respectons ces règlements.

**Mr. Heap:** C'est bien.

**Mr. Franklin:** Comme vous le savez, c'est certainement la façon dont nous procédons à Toronto, nous respectons le processus établi, et à ma connaissance nous n'en sommes pas exemptés.

**Mr. Heap:** Le gouvernement provincial, par exemple, n'est pas tenu de respecter ces dispositions et, bien qu'il puisse respecter les règlements sur le zonage, il peut toujours dire au conseil municipal d'aller se faire voir. Je ne sais pas si cela s'est produit dernièrement—je ne crois pas que cela se soit produit d'ailleurs au cours des 12 dernières années—mais le simple fait que vous puissiez le faire ajoute certains éléments lors des négociations. Le CN dispose-t-il de ce droit à titre de société de la Couronne ou doit-il respecter les règlements municipaux?

**Mr. Franklin:** Je ne suis pas expert en la matière. Je crois cependant que nous devons respecter les lois et c'est aussi la façon dont nous procédons. Pour les terrains de Toronto, comme vous le savez, nous suivons le même processus que le Canadien Pacifique ou n'importe qui d'autre. Je ne crois pas qu'il y ait exception, monsieur Heap.

**Mr. Heap:** Très bien.

**[Texte]**

Thank you very much, Mr. Chairman. Those are my questions.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Heap. I have no other questioners on the list so I guess that terminates our session this morning.

On behalf of the committee I would like to thank the officials of the CN, ladies and gentlemen, and I must say we look forward to having you back many more times in the years to come.

Mr. LeClair.

**Mr. LeClair:** Mr. Chairman, I have two things, with your permission. Are we to understand that there are no meetings this afternoon or tonight?

**The Vice-Chairman:** There are no meetings this afternoon.

**Mr. LeClair:** Thank you. I was reminded that I should make a correction to one statement that was made last time at the beginning and I forgot this. I wonder if I could make it now?

**The Vice-Chairman:** Yes, sir.

**Mr. LeClair:** I think it was a response to a question by Mr. Baker on how much we paid those hired under the Youth Employment program. At that time we said that they were paid 80% of the regular rate in the first year, 85% in the second year and 90% in the third year. That was wrong by 10% throughout. They are paid 70% in the first year, 75% in the second year and 80% in the third year. I would like that correction to be made if we may.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, sir.

This meeting stands adjourned until 10 a.m. on Thursday.

**[Traduction]**

Merci beaucoup, monsieur le président. Je n'ai plus de question.

**Le vice-président:** Merci monsieur Heap. Je n'ai pas d'autre nom sur ma liste; je suppose donc que cela mettra fin à notre réunion de ce matin.

Au nom du Comité, je remercie les représentants du CN, mesdames et messieurs, et je dois dire que nous avons hâte de vous accueillir à nouveau à plusieurs reprises au cours des prochaines années.

Monsieur LeClair.

**M. LeClair:** Monsieur le président, si vous me permettez, j'aimerais signaler deux petites choses. Est-ce que cela veut dire qu'il n'y a pas de rencontre cet après-midi ou ce soir?

**Le vice-président:** Il n'y aura pas de réunion cet après-midi.

**M. LeClair:** Merci. On me rappelle que je dois rectifier quelque chose qu'on a dit la dernière fois que nous étions ici, et j'ai oublié. Est-ce que je pourrais apporter cette correction maintenant?

**Le vice-président:** Allez-y.

**M. LeClair:** Je crois que cette erreur s'est glissée dans une réponse présentée à une question de M. Baker sur les montants que nous versions à ceux que nous embauchions dans le cadre du programme d'emploi pour les jeunes. Nous avons dit qu'ils touchaient 80 p. 100 du traitement normal la première année, 85 p. 100 la deuxième année et 90 p. 100 la troisième. Je me suis trompé de 10 p. 100 dans toutes ces statistiques. Ils reçoivent 70 p. 100 la première année, 75 p. 100 la deuxième année et 80 p. 100 la troisième année. J'aimerais que l'on apporte cette correction si c'est possible.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur.

La séance est levée jusqu'à 10 heures jeudi.



*If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

## WITNESSES—TÉMOINS

### *Representatives from the Canadian National Railways:*

J. Maurice LeClair, Chairman and Chief Executive Officer;  
Ronald Edward Lawless, President;  
Robert Charles Franklin, Executive Vice-President;  
Yvon H. Masse, Senior Vice-President and Chief Financial Officer;  
Louise Piché, Assistant Vice-President, Employment Equity.

### *Représentants des Chemins de fer nationaux du Canada:*

J. Maurice LeClair, président-directeur général;  
Ronald Edward Lawless, président;  
Robert Charles Franklin, vice-président exécutif;  
Yvon H. Masse, premier vice-président et chef de la direction financière;  
Louise Piché, vice-présidente adjointe, Équité en matière d'emploi.



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 20

Tuesday, June 25, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 20

Le mardi 25 juin 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports

RESPECTING:

Bill C-44, an Act to amend the Western Grain  
Transportation Act

CONCERNANT:

Projet de loi C-44, Loi modifiant la Loi sur le transport  
du grain de l'Ouest

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Dennis H. Cochrane  
Vincent Dantzer  
Murray Dorin  
Bill Gottselig  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
Thérèse Killens  
André Plourde  
Gordon Taylor  
Brian Tobin

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse  
Bill Attewell  
George Baker  
Patrick Crofton  
Jack Ellis  
Mike Forrester  
Charles Hamelin  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Dan McKenzie  
Bob Porter  
Alan Redway  
Bill Rompkey  
Chris Speyer  
Reginald Stackhouse

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Friday, June 21, 1985:

Charles Hamelin replaced Leo Duguay.

On Tuesday, June 25, 1985:

Vic Althouse replaced Bill Blaikie.

Conformément à l'article 69(4)(b) du Règlement

Le vendredi 21 juin 1985:

Charles Hamelin remplace Leo Duguay.

Le mardi 25 juin 1985:

Vic Althouse remplace Bill Blaikie.



## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 25, 1985  
(27)

*[Text]*

The Standing Committee on Transport met at 10:10 o'clock a.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Ross Belsher, Les Benjamin, Bill Gottselig, Darryl Gray, Fernand Jourdenais, J. Patrick Nowlan, Gordon Taylor.

*Alternates present:* Mike Forrestall, Stan Hovdebo.

*Other Member present:* Arnold Malone.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witness: From the Prairie Pools Inc.:* Mr. Jim Wright, Secretary.

The Order of Reference dated June 20, 1985 being read as follows:

**ORDERED**,—That Bill C-44, An Act to amend the Western Grain Transportation Act, be referred to the Standing Committee on Transport.

The Sub-committee on the Canadian National Railways' Pension System presented its First report as follows:

In relation to its Order of Reference dated Tuesday, May 28, 1985, respecting the Canadian National Railways' Pension System, your Sub-committee recommends that the deadline for submitting its final report to the Standing Committee on Transport be extended to Tuesday, December 31, 1985.

Mr. Darryl L. Gray moved,—That the First Report of the Sub-committee on the Canadian National Railways' Pension System be concurred in.

After debate, the question being put on the motion, it was agreed to.

Jim Wright made an opening statement and answered questions.

At 11:14 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 25 JUIN 1985  
(27)

*[Traduction]*

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 10 h 10, sous la présidence de J. Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Ross Belsher, Les Benjamin, Bill Gottselig, Darryl Gray, Fernand Jourdenais, J. Patrick Nowlan, Gordon Taylor.

*Substituts présents:* Mike Forrestall, Stan Hovdebo.

*Autre député présent:* Arnold Malone.

*Aussi présent:* De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche.

*Témoin:* De «Prairie Pools Inc.»: Jim Wright, secrétaire.

Lecture de l'ordre de renvoi du 20 juin 1985 est donnée en ces termes:

**IL EST ORDONNÉ**,—Que le projet de loi C-44, Loi modifiant la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, soit déferé au Comité permanent des transports.

Le Sous-comité sur le régime de pensions des Chemins de fer nationaux du Canada présente son premier rapport libellé en ces termes:

Relativement à son ordre de renvoi du mardi 28 mai 1985, concernant le régime de pensions des Chemins de fer nationaux du Canada, votre Sous-comité recommande que le délai de la présentation de son rapport final au Comité permanent des transports soit reporté au mardi 31 décembre 1985.

Darryl L. Gray propose,—Que le Premier rapport du Sous-comité sur le régime de pensions des Chemins de fer nationaux du Canada soit adopté.

Après débat, la motion est adoptée.

Jim Wright fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 11 h 14, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, June 25, 1985

• 1008

**The Chairman:** Order. Gentlemen, I see a quorum for the purposes of taking evidence. We have before us consideration of Bill C-44. As members know, it was intended to lead off with the Minister at 10 a.m. We had a steering committee meeting earlier at 9.30 a.m. In view of the events that occurred over the weekend, of which all are quite aware—the tragic events with air security—the Minister is in a very special priority meeting now on that issue and will not be able to attend the committee this morning. We have re-arranged our schedule; we will not be meeting at 3.30 p.m., but at 8.00 p.m. The Minister has assured us he will be here.

Today in the House at 11 a.m. it is the intention of the government leader, I guess with the consent of other parties, to lead off with the northern transportation bill, C-53. That of course involves the interest of Mr. Benjamin.

• 1010

So gentlemen, we have, perhaps as an interesting and delightful coincidence, a very late arrival—they indicated their interest and wanted to appear before us on Bill C-44, the western grain transportation bill—and that was the *Prairie Pools Inc.* I gather we have with us today Mr. Jim Wright, Secretary of the *Prairie Pools*. If you could take the table, Mr. Wright, and give us . . . I understand you have a very specific point, or perhaps several points.

This is a committee . . . We can hear the evidence, but obviously we cannot pass motions right now. Hopefully we will be able to hear the evidence and have the questions and be out of here by 11 a.m., because at 8 p.m. tonight we very likely will have Bill C-44 with the Minister and also most likely the northern transportation bill, C-53, with the intent perhaps of moving through clause by clause on both of those bills tonight, starting with NTCL.

So Mr. Wright, welcome. This is the last week, perhaps, that Parliament sits, and June 28 is the deadline that sort of compels members into action. I am glad you have been able to be really a fill-in for the Minister. I know you would have liked to have had the Minister too, but he will be around tonight. So if you could give your point, and members will be interested and ask questions . . . We will be looking at the clock at 11 a.m.; we can go longer, but you have the general drift of some of our constraints.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 25 juin 1985

**Le président:** À l'ordre. Messieurs, je vois que nous sommes en nombre suffisant pour entendre les témoignages. Nous avons à étudier le projet de loi C-44. Comme les membres du Comité le savent, nous avions l'intention de commencer par le ministre à 10 heures. Nous avons eu une réunion du Comité directeur ce matin à 9h30, et étant donné ce qui s'est passé pendant la fin de semaine, ce dont vous avez certainement tous pris connaissance—je parle des attentats tragiques à la sécurité aérienne—le ministre participe à une réunion extraordinaire ce matin, et il ne pourra pas assister à la séance du Comité. Nous avons donc revu notre calendrier de travail, et nous supprimerons la séance de 15h30, pour nous réunir à 20 heures avec le ministre, qui nous a assurés de sa présence.

Enfin, à 11 heures ce matin à la Chambre, le leader du gouvernement a l'intention, et je pense que les autres partis sont d'accord, de commencer tout de suite la discussion du projet de loi C-53, qui porte sur la société des transports du nord. Evidemment M. Benjamin est au premier chef intéressé par ce débat.

Nous avons maintenant des retardataires, et c'est peut-être une coïncidence à la fois intéressante et heureuse, qui ont demandé de venir témoigner sur le projet de loi C-44, portant sur la stabilisation des prix agricoles, et il s'agit des *Prairie Pools Inc.* Si je ne me trompe nous accueillons aujourd'hui M. Jim Wright, le secrétaire des *Prairie Pools*. Si vous voulez vous asseoir à la table, monsieur Wright, et nous dire . . . Si je ne me trompe vous avez un certain nombre de points précis à nous exposer.

Les conditions de quorum actuelles nous permettent d'entendre les témoignages, mais nous ne pourrions pas adopter de motions. Espérons donc que nous aurons le temps de vous entendre, et de pouvoir ensuite vous poser des questions d'ici 11 heures, puisqu'à 20 heures nous rediscuterons du projet de loi C-44 avec le ministre, mais également très certainement du projet de loi C-53, qui porte sur la Société des transports du Nord; nous passerons peut-être ensuite à l'examen article par article de ces deux projets de loi, en commençant par le C-53.

Monsieur Wright, je vous souhaite la bienvenue. Voilà donc la dernière semaine de la session parlementaire, puisque le 28 juin la Chambre ajourne, et cela oblige un peu les députés à faire diligence. Je suis ravi que vous soyez là pour suppléer à l'absence du ministre. Je sais que vous auriez bien aimé qu'il soit là, mais il ne pourra venir que ce soir. Vous pouvez donc nous exposer votre point de vue, et les membres du Comité poseront ensuite des questions . . . A 11 heures nous aurons terminé; nous pourrions évidemment poursuivre, mais vous comprenez dans quelle situation nous nous trouvons aujourd'hui.

## [Texte]

**Mr. Jim Wright (Secretary, Prairie Pools Inc.):** Thank you, Mr. Chairman. I certainly understand the time pressures and the reasons why things have to be changed, unfortunate incidents. However, we in the Alberta, Manitoba and Saskatchewan pools have, as you know, been quite involved in the debate and discussion about the Western Grain Transportation Act for a number of years before this committee—the previous committee at least—when the bill was put into effect for the last Parliament, and a number of commissions and so on before that, agencies and task forces.

The brief points out the reasons why we are concerned on behalf of our farm members in western Canada. On page 2, you will note that we point out the comprehensive review, which is called for in the Western Grain Transportation Act in Part V, section 62, specifies that the Minister shall, during the 1985-1986 crop year, "carry out a comprehensive review of the operation of this Act and its effects on transportation, shipping and handling of grain". It goes on, as you are aware, to list a number of specific areas, although I think the wording "a comprehensive review of the operation of this Act" would imply the total bill would be open for review in that process.

We note in Bill C-44 that the current government has the desire to implement certain amendments, and we understand that. We would like to point out that the tally system section, which is proposed in this bill with respect to the terminology of removing the volume cap, in our view does not totally take account of our concerns in that area. While we are not proposing any amendment at this time, we appreciate that the proposal being brought in does make some improvement over administration as suggested by the Senior Grain Transportation Committee within the total amount of funds the government is prepared to make available under this bill for this purpose.

However, we would simply like to make the point that when the comprehensive review is undertaken, as called for previously in the bill, the pools will likely wish to pursue an additional amendment or a change to that section as part of that review. We have always felt that the most appropriate system in this regard would be to have the government's contribution toward the transportation of grain costs paid on a per-tonne basis on all volume shipped. That, in our terminology, would be removing the cap. We just want to make the point that we will likely be wishing to put that before the committee or before whatever process is undertaken in a future review.

• 1015

We really do not have any comment on the other amendments that are proposed in this bill. I think the requirement for the railways to hold meetings in western Canada with producers is a useful suggestion. The amendment, which will clarify the appointment of producer representatives and broaden that representation, is a useful suggestion; we would support the general intent of that to clarify this in order to get on with the election process.

## [Traduction]

**M. Jim Wright (secrétaire des Prairie Pools Inc.):** Merci, monsieur le président. Je comprends certainement les contraintes auxquelles vous êtes soumis, en même temps que les raisons malheureuses pour lesquelles vous avez dû modifier votre programme. Cela dit, les coopératives d'Alberta, du Manitoba et de la Saskatchewan, comme vous le savez, ont activement participé à la discussion et au débat de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, pendant toutes les années où le Comité—le Comité précédent du moins—a eu à en discuter, en même temps que d'autres organismes, commissions et groupes de travail, au cours de la dernière législature.

Le mémoire expose les raisons pour lesquelles les membres de nos coopératives, agriculteurs dans l'Ouest du Canada, sont préoccupés. À la page 2 du mémoire, comme vous le remarquerez, nous évoquons cet examen complet prévu dans la partie V de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, à l'article 62: «le ministre procède, pendant la campagne agricole 1985-1986, à un examen complet de l'application de la présente loi et de ses effets sur le transport, l'expédition et la manutention de grains». Il y a ensuite un certain nombre de précisions, mais «un examen complet de l'application de la loi» signifie évidemment que l'ensemble des dispositions nous concernant seront soumises à examen.

Le projet de loi C-44 témoigne de la volonté du gouvernement actuel d'apporter un certain nombre de modifications à la législation. Nous aimerions tout de même faire remarquer que l'article proposé traitait du rajustement de contrôle total, ne tient pas véritablement compte de notre désir de voir supprimer le plafonnement des quantités. Nous ne proposons pas d'amendements pour le moment, et nous comprenons que cette nouvelle disposition permettra, comme l'avait demandé le Comité supérieur du transport du grain, les crédits prévus par le gouvernement pour l'application de la loi.

Toutefois, nous aimerions faire remarquer qu'au moment de l'examen complet prévu par la loi, les coopératives présenteront certainement un amendement à cet article. La façon la plus juste de procéder consisterait pour le gouvernement à verser une subvention proportionnelle aux quantités transportées. Voilà qui représenterait, pour nous, un véritable dé plafonnement. Tout cela pour vous dire que nous désirerons certainement faire connaître notre point de vue devant le Comité ou ailleurs, au moment où cet examen sera entrepris.

Nous n'avons pas grand-chose à dire sur les autres modifications proposées dans le projet de loi. Je pense qu'il est intéressant que l'on exige des chemins de fer qu'ils organisent des réunions avec les producteurs de l'Ouest du Canada. Nous trouvons également utile qu'une nouvelle disposition mette au clair les modalités de nomination des représentants des producteurs, tout en élargissant cette représentation; nous

[Text]

The main point in our presentation is one that is then covered under the additional amendment with respect to variable rates. I understand that in some respects this may be difficult to bring in, but in our view the comprehensive review that is to be undertaken in 1985-86 and the current subsection 45(2) should be related. Subsection 45(2), in our view, was put into this act with the intent of limiting the application for lower rates during the initial period of this act and until the comprehensive review was undertaken.

The comprehensive review covers the whole section that deals with how rates are set, and includes the whole section 45 and subsection 45(1), under which there is a provision for applications for lower rates under certain conditions. We are therefore of the view that subsection 45(2)—the way it was written in the act, it ends at the end of the current crop year—should be extended in one form or another to either limit the possibility of variable rate applications or prohibit them until the total review process has been undertaken in 1985-86. This is the main point we have in our brief, and the main point we would like to make to the committee.

We are quite confident that the way the bill is now written, with subsection 45(1) being in effect, applications for lower rates may come forward after August 1 and until December 31 in this current year, and that it will trigger extensive debate and challenge. The experience last year under the variable rate application that was placed by Canadian National and two of the shippers caused extensive debate. It caused a lot of community concern in Saskatchewan and Alberta. It will put the railways, the shippers and communities in western Canada in conflict with one another over this issue. It seems to us that it would be very unproductive to have that process underway while the comprehensive review of the whole bill in fact is being undertaken in the 1985-86 season. For those reasons, we believe it would be appropriate for this committee to recommend to the Minister or to the House that a new subsection 45(2) be included.

I would note that in our brief we refer to paragraph 62(b) in that paragraph on the fourth page. I believe that is an error. I believe that should be paragraph 62(1)(d), which is the specific section being referred to.

**Mr. Benjamin:** Where is that in the bill?

**Mr. Wright:** It is on page 4, Mr. Benjamin, in the paragraph—in the Western Grain Transportation Act, I believe is the appropriate section calling for a review of paragraph 62(1)(d), to which I am referring.

**Mr. Belsher:** Are you on the bill itself, or are you on Bill C-44?

**Mr. Wright:** No, I am on the Western Grain Transportation Act. The way it appears before you, your copy has a page 2.

[Translation]

sommes tout à fait partisans de cette modification, qui permettra de bien préciser les choses, en vue d'une élection.

L'élément essentiel de notre mémoire est cet amendement supplémentaire qui concerne les taux variables. Je sais que pour diverses raisons il sera peut-être difficile d'en tenir compte, mais nous pensons que l'examen complet qui doit être entrepris en 1985-1986 concerne également le paragraphe 2 de l'article 45. Cette disposition, d'après nous, vise à limiter les demandes de réduction de tarifs pendant une première période de mise en application de la loi, c'est-à-dire jusqu'à l'examen complet en question.

Cet examen portera sur les modalités de fixation des taux, et notamment sur l'article 45 et son paragraphe 1, où l'on précise dans quelles conditions certaines réductions de taux peuvent être demandées. Nous pensons donc que le paragraphe 2 de l'article 45—dont l'application expire à la fin de la campagne agricole actuelle—devrait être prorogé, sous une forme ou une autre, afin de restreindre l'utilisation des taux variables, ou même de les interdire jusqu'à ce que l'examen prévu pour 1985-1986 ait eu lieu. Voilà donc le point essentiel du mémoire que nous présentons au Comité.

Étant donné donc les dispositions du projet de loi, et par ailleurs le contenu du paragraphe 45.1, nous pouvons penser que les compagnies de chemins de fer présenteront, entre le 1<sup>er</sup> août et le 31 décembre de cette année, des demandes de réduction de certains de leurs taux, demandes qui déclencheront des discussions très vives et tout un mouvement de contestation, comme lorsque l'an dernier le Canadien National et deux autres transporteurs ont fait une demande de taux variables. L'émotion causée en Alberta et dans la Saskatchewan par cette demande avait été très vive. Au cas où cela devrait se reproduire, on assisterait à une situation de conflits entre les chemins de fer, les expéditeurs et les diverses collectivités concernées. Il serait contraire à nos intérêts que ce genre de débat ait lieu tandis que l'on procéderait à l'examen complet prévu pour la campagne 1985-1986. Il serait donc tout à fait bon que le Comité recommande au ministre, ou à la Chambre, d'inclure un nouveau paragraphe 45(2) au projet de loi.

J'aimerais d'ailleurs vous faire remarquer que nous parlons dans notre mémoire de l'alinéa 62b), au paragraphe de la quatrième page où nous présentons notre amendement. Je pense que c'est une erreur, et qu'il faudrait parler de l'alinéa 62(1)d), qui est en fait l'alinéa auquel nous renvoyons.

**Mr. Benjamin:** Où est-ce dans le projet de loi?

**Mr. Wright:** Page 4, monsieur Benjamin, il s'agit de l'alinéa... Dans la Loi sur le transport du grain dans l'Ouest, vous trouverez l'article qui demande une révision de l'alinéa 62(1)d) dont je parle.

**Mr. Belsher:** Parlez-vous de la loi, ou du projet de loi C-44?

**Mr. Wright:** Je parle de la Loi sur le transport du grain dans l'Ouest. Reportez-vous à la page 2.



[Texte]

• 1020

On page 2, on additional amendments with respect to variable rates, the second paragraph of that is referred to in our brief as paragraph 62(1)(b); that should read paragraph 62(1)(d), which is a specific reference in the Western Grain Transportation Act.

**The Chairman:** Everywhere 62(1)(b) appears should be changed to 62(1)(d).

**Mr. Wright:** That is really all I have, Mr. Chairman. I would be prepared to answer questions.

**The Chairman:** I know there are members who want to ask questions; I have two already, and I can anticipate a third. Mr. Benjamin, you have made your point to the Chair. As I said, we are here to hear evidence. We have a few more members to make motions, and this will be done tonight. Your suggestion and recommendation will certainly be considered tonight. I can tell you from the Chair that I have a procedural problem with it, as you most likely well know, in view of the fact we are amending a bill, and any amendment has to be an amendment to the amending bill, not the original bill. But we will have that discussed tonight.

So to pursue questioning, I have Mr. Benjamin, Mr. Taylor, and I would imagine Mr. Malone. That may be delightful, because we might then move by the bells at 11 a.m.

**Mr. Benjamin:** I am happy to see Mr. Wright before the committee again. We almost became related in 1983, he was here so much. But we are glad to have him back.

Mr. Chairman, it is of course obvious that this is a unanimous submission from the three prairie pools, who in combination represent the great majority of western grain producers and also represent the great majority of grain handlers in the three prairie provinces and the Peace River country.

I would like to know if you have had any discussions with the Senior Grain Transportation Committee regarding the conflict between the review process and, at the same time, applications coming from one or more railroads or groups for implementation of variable rates at specific locations. Was this very point discussed in meetings with the Senior Grain Transportation Committee or with the grain transportation administrator, and if so, what was the feeling there? What was the response you received? Have you had any response to this submission from either the Minister or people in the department—or the CTC, for that matter?

**Mr. Wright:** With respect to the latter question, no, we have had not had any direct response to this proposal from anyone. We have put the suggestion before various people verbally, and have submitted a copy of this brief to various people, but have had no response.

With respect to the Senior Grain Transportation Committee, I am not a member of that committee myself; I cannot report anything other to comment on the reports we have received on meetings and discussions and on the published material, of course. I think the Senior Grain Transportation

[Traduction]

A la page 2, aux amendements supplémentaires concernant les taux variables, le deuxième alinéa dont il est question dans notre mémoire comme étant l'alinéa 62(1)(b), est en fait l'alinéa 62(1)(d); cela se trouve dans la loi.

**Le président:** Partout où nous lisons 62(1)(b), il faudrait lire 62(1)(d).

**M. Wright:** Voilà ce que j'avais à dire, monsieur le président. Je suis prêt à répondre aux questions.

**Le président:** Il y aura plusieurs intervenants; j'en ai déjà deux sur ma liste, et je vois déjà qu'il y en aura un troisième. Monsieur Benjamin, vous avez déjà expliqué votre position au président. J'ai déjà indiqué que nous étions ici pour entendre les témoignages. Il y a d'ailleurs d'autres députés qui veulent présenter des motions, et nous ferons cela ce soir. On étudiera donc en même temps vos recommandations et propositions. Je puis vous dire que j'ai d'ailleurs un problème de procédure, et que ces amendements devront porter, non pas sur le premier projet de loi, mais sur le projet de loi modificateur. Mais nous en discuterons ce soir.

Nous allons donc passer aux questions, et j'ai ici sur ma liste M. Benjamin, M. Taylor, et sans doute également M. Malone. Cela tombe très bien, et nous aurons ainsi peut-être fini à 11h00 lorsque les cloches sonneront.

**M. Benjamin:** Je suis ravi de revoir M. Wright ici. Nous avions presque fini par faire partie de la même famille en 1983, tant il avait été présent aux séances du Comité. Mais nous sommes ravis de le revoir.

Monsieur le président, voilà ici un mémoire qui représente le point de vue des trois coopératives des Prairies, qui regroupent la grande majorité des producteurs de grain de l'Ouest, et des responsables de la manutention dans les trois provinces des Prairies et dans le bassin de la Peace River.

J'aimerais d'abord savoir si vous avez discuté avec le Comité supérieur du transport du grain des difficultés qu'il y aurait à procéder à cet examen si, parallèlement, les chemins de fer ou d'autres intéressés demandent de pouvoir appliquer des taux variables en certains points. En avez-vous discuté avec le Comité supérieur du transport du grain, ou avec l'administrateur, et dans ce cas, quelles ont été les réactions? Savez-vous par ailleurs comment le ministre, ou le ministère, ou même la CCT, ont réagi à votre mémoire?

**M. Wright:** Pour ce qui est de la dernière question, nous n'avons obtenu aucune réponse directe à notre proposition. Nous en avons parlé devant diverses personnes concernées, et nous leur avons adressé une copie du mémoire, mais nous n'avons pas obtenu de réponse.

En ce qui concerne le Comité supérieur du transport du grain, je tiens à dire que je n'en suis pas membre moi-même; je ne peux donc que m'en tenir aux rapports que nous avons reçus après certaines réunions et discussions, et bien sûr aux documents qui sont publics. Je pense que les membres de ce

*[Text]*

Committee members, those on the railways and those in the operating grain companies, would not likely discuss this issue in that forum. The way the bill now reads under the applications that came forward previously and ones that may come forward under subsection 45(1) would be matters for discussion privately between individual companies and the carrier. I doubt if that issue would arise in that forum.

• 1025

**Mr. Benjamin:** And you have not had a chance to discuss this directly with the Minister or any of his officials, have you?

**Mr. Wright:** No, except for discussions that ... I did meet with the deputy minister on one occasion, and placed this proposition before the deputy minister and his staff.

**Mr. Benjamin:** Was he sympathetic?

**Mr. Wright:** I do not know how you tell that.

**Mr. Benjamin:** It is hard to tell with those guys, you know. It is hard to tell.

I would like to know, as a matter of policy of the three pools ... As you might be aware, Mr. Wright, I and my colleagues took the position that if there are to be variable rates and rate reductions at one shipping point, they must be available at all shipping points so that there is no discrimination and all producers are treated the same. Is that the position of the three pools, or do you have a different position? I am sure the committee would like to know what your policy is on the whole issue of variable rates.

**Mr. Wright:** There is no question that our policy on this issue is that we do not believe the application of variable rates is consistent with principle in this bill of a cost-related base structure. In other words, we are opposed to the principle of variable rate applications. As you are aware, under the Western Grain Transportation Act there is a regular review of railway costs built into the process—annually in terms of operating costs, and every fourth year in terms of the general operations of the system. It is our view that efficiencies that develop or investments that are made get built in automatically to the total cost base, and therefore into the global rate structure. Therefore, we really see any reduction in rates for specific purposes as inconsistent with that principle.

We are dealing here with practically a public utility concept of pricing for grain movement, and we do not see the application of a variable rate structure as consistent with that principle. We believe it would place the railways in a position of control over where investments are made and what the shape of the system would be for the future without taking into account the transfer of costs from two others—for instance, the rural municipalities and the provinces in terms of road location, and the trucking location for producers. Therefore, we believe this is the wrong principle, and would argue against it being in the bill in total.

*[Translation]*

Comité, ceux qui représentent les chemins de fer ou les sociétés céréalières, n'aimeraient pas beaucoup en discuter en séance de comité. Je pense que la question du projet de loi et des demandes qui auraient pu être faites ou qui seront faites conformément au paragraphe 45(1), ferait plutôt l'objet de discussions privées entre les diverses sociétés et le transporteur concerné. Je doute qu'on en discute au sein du Comité.

**M. Benjamin:** Vous n'avez pas eu l'occasion d'en discuter avec le ministre ou avec un des hauts fonctionnaires n'est-ce pas?

**M. Wright:** Non, à l'exception des discussions que ... J'ai rencontré le sous-ministre une fois, et j'ai déposé cette proposition devant le sous-ministre et son personnel.

**M. Benjamin:** Est-ce qu'il l'a bien reçu?

**M. Wright:** Je ne sais comment vous dire.

**M. Benjamin:** Avec ces gens, c'est difficile de savoir. Je ne saurais quoi vous répondre.

J'aimerais savoir, pour ce qui est de la politique des trois pools ... Comme vous le savez, monsieur Wright, mes collègues et moi-même sommes d'avis que s'il doit y avoir des taux variables et des réductions de taux à un point d'expédition, afin qu'il n'y ait pas de discrimination et que tous les producteurs soient traités de la même façon, ces taux doivent s'appliquer à tous les points d'expédition. Est-ce là la position adoptée par les trois pools, ou votre position est-elle différente? Les membres du Comité aimeraient savoir qu'elle est votre politique sur la question des taux variables.

**M. Wright:** Il n'y a pas de doute que notre politique à ce sujet ne nous permet pas d'accroître l'application des taux variables où sujet conforme aux principes contenus dans ce projet de loi au sujet de la structure des bases concernant les coûts. Autrement dit, nous nous opposons aux requêtes de taux variables. Vous savez qu'en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'ouest, un examen régulier des coûts de processus est inclus ... un examen annuel pour les coûts d'exploitation et un examen tous les quatre ans pour les activités du système en général. Nous sommes d'avis que la productivité qui en découle les investissements qui sont faits se retrouvent automatiquement dans la base totale des coûts et par conséquent dans la structure globale des taux. Nous voyons donc toute réduction des taux, à des fins précises, comme étant non conforme à ce principe.

Nous avons affaire ici à une notion de services d'utilité publique pratiquement pour ce qui est de l'établissement des prix pour le transport des céréales, et à notre avis l'application d'une structure de taux variables ne respecte pas ce principe. À notre avis, les compagnies de chemins de fer pourraient contrôler où se font les investissements, comment le système pourrait être modifié à l'avenir sans tenir compte du transfert des coûts des deux autres—par exemple les municipalités rurales et les provinces pour ce qui est de l'emplacement des routes et la production du camionnage pour les producteurs. Nous croyons donc que le principe est mauvais et nous affirmons qu'il ne devrait pas faire partie du projet de loi.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** And that would also apply to the investment the grain producers have themselves—hundreds of millions in a country elevator system in which additional hundreds of millions have been spent in rationalizing them and upgrading them and building new ones. Those then are also in jeopardy, are they not, or some of them will be?

**Mr. Wright:** Yes, it could of course influence that. However, as a co-operative organization representing the interests of our producers, we insist that our boards of directors insist on looking at the total cost from the farm gate. Our operating system, our investments in facilities to handle the primary deliveries, will be made on that basis. We will have to respond to whatever the legislation eventually calls for in this regard; we will have to respond to that. However, we do not particularly worry about our investment on any particular spot or particular land. As you know, we have done a great deal of rationalization to improve the interface between that primary elevator system and the railways. We have done that without variable rates being in place. We have done it in order to improve the efficiency of the system, and that is the way we would like to see it continue.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, just a comment that we need to be reminded that the grain companies generally, and the three wheat pools and the UGG in particular, were years ahead of the railroads and governments in modernizing and rationalizing their country elevator system from 1,100 shipping points down to 400 or 500 and 2,000 or 3,000 elevators down to 1,000 or so. That has been done, and variable rates jeopardize those hundreds of millions in investments made by the grain producers themselves through their companies.

• 1030

I have one further question, Mr. Chairman, on the whole matter of the review process and the length of it. I suggested in second reading that the review not commence this year but that it be extended, or if it has commenced that it be extended for at least one year and preferably two so that the review process will be able to take into account three or four years of experience under the legislation and how it has been working. What is the view of the wheat pools on the length of time of the review? Do you feel there should be an extension of the review period? If so, how long?

**Mr. Wright:** I am at a little bit of a disadvantage in responding to that question on behalf of the three pools, because I am not sure that we have dealt with it jointly as a three-pool organization. I know that Saskatchewan Wheat Pool's board of directors were of the view there are a number of things to be dealt with in order that the companies can get on with planning. One of them is this question of variable rates, the method of payment issue. All of these can have a major effect on the shape of the system for the future.

[Traduction]

**M. Benjamin:** Cela s'applique également aux investissements que font les producteurs de céréales—des centaines de millions de dollars ont été investis dans le réseau de silos ruraux et des centaines d'autres millions ont été dépensés pour les rendre plus efficace, les améliorer et en construire de nouveaux. Ils sont également menacés n'est-ce pas, ou du moins certain d'entre eux?

**M. Wright:** Oui, les taux variables pourraient avoir une influence. Cependant, en tant qu'organisation coopérative qui représente les intérêts de nos producteurs, nous insistons pour que nos Conseils d'administration exigent un examen de l'ensemble des coûts à la ferme. Notre système d'exploitation, nos investissements dans les installations permettant la manutention des livraisons primaires se feront dans ce sens. Il nous faudra dire si la loi éventuellement l'exigera, nous allons nous prononcer dans ce sens. Toutefois, nous ne nous inquiétons pas vraiment de nos investissements à un endroit particulier ou pour une terre donnée. Comme vous le savez, nous avons beaucoup fait pour rendre plus efficace, pour améliorer l'interface entre le silo primaire et les compagnies de chemins de fer. Nous l'avons fait sans que les taux variables soient en vigueur. Nous l'avons fait aussi pour améliorer l'efficacité du système, et c'est la façon dont nous aimerions voir les choses se dérouler à l'avenir.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, une remarque simplement sur le fait qu'il nous faut nous rappeler que les sociétés céréalieres, en général, et les trois pools ou syndicats de blé et l'UGG, en particulier, étaient bien en avance sur les compagnies de chemins de fer et le gouvernement pour moderniser et rendre plus efficace le système de silos ruraux, de 1,100 points d'expédition on est passé à 400 ou 500 et de 2,000 ou 3,000 silos, à 1,000 environ. Cela a été fait, et les taux variables mettent en danger des centaines de millions de dollars d'investissement qui ont été faits par les producteurs de céréales eux-mêmes par le biais de leur société.

Je voudrais poser une autre question, monsieur le président, au sujet du processus de révision et de sa durée. J'ai proposé, en deuxième lecture, que cette révision ne commence pas cette année mais qu'elle soit reportée, ou, si elle commençait, qu'on prolonge d'au moins un an, de préférences deux ans, afin que ce processus de révision tienne compte des trois ou quatre années d'expérience qu'on aura eu en vertu de cette Loi pour voir comment elle fonctionne. Quel est l'avis des syndicats de producteurs de blé au sujet de la durée de cette révision? Croyez-vous qu'il faille prolonger la période de révision? Dans l'affirmative, de combien?

**M. Wright:** Il m'est un peu difficile de répondre à cette question au nom des trois pools, car je ne suis pas certain que nous ayons eu à la traiter de façon conjointe. Je sais que le Conseil d'administration de la Saskatchewan Wheat Pool était d'avis qu'il fallait traiter d'un certain nombre de choses afin que les compagnies puissent poursuivre leur planification. Une d'entre elle s'est justement la question des taux variables, celle de la méthode de paiement. Elles ont en effet importance sur ce que sera la système à l'avenir.



*[Text]*

On the one hand, we would like to see some of these things clarified so that you can get on with the business of making investments and making the rational decisions about where the country elevator systems can be rebuilt and modernized. On the other hand, I suppose we would argue that regardless of whether it is done in 1985-86 or there is a delay, we would like all the elements to be open at the same time. We would not like to see one element dealt with separately and then another later and so on. So our directors I think would favour getting on with the review, because there are some major decisions to make and some major impact on operating decisions.

I do not think we would like to see the review delayed and this variable rate section allowed to drift the way it is under subsection 45.(1), because that would mean you had started down the road of applying a lower or variable rate system before the review process was undertaken. Therefore I would have to tie my answer to our request that the variable rate issue be resolved one way or the other.

If subsection 45.(2) were reinstated or there was some way of stopping applications on variable rates, I suppose we could live with the review waiting for a year or so, but without that I think we would want to see it go ahead.

**Mr. Benjamin:** Well, if you were to get a review of all aspects of the whole act and the effects of its implementation, do you really believe such a review could be satisfactorily completed in 1986?

**Mr. Wright:** It could be started in the year 1985-86. It would depend on the process, I suppose, under which it was undertaken. It might take longer than that to complete it. I am not sure how you would interpret the legislation—requiring it being completed or requiring that it commence during that period.

**Mr. Benjamin:** We will ask the Minister this evening. I suggest, Mr. Chairman, that the witness should try to meet with... Certainly it will not be possible for him to meet with the Minister today, as he has another matter on his hands at the moment that is weighty, but I suggest that you endeavour to meet with the senior people who can get to the Minister before this evening with a view to requesting an amended royal recommendation that would allow us to deal with section 45.

For our part, we will agree to unanimous consent to an amended royal recommendation brought in later this day or first thing tomorrow. We can deal very quickly with amendments to that particular section. I think there is widespread agreement among all sides by having the two issues in front of them at the same time: one, the applications for variable rates, if they are going on at the same time as the review process is going on.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin. I am sure we will be exploring that tonight, and of course the whole question of variable rates, when the Minister is here. As Mr. Wright well

*[Translation]*

D'une part, nous aimerions avoir des précisions afin que nous puissions continuer de faire nos investissements, de prendre des décisions rationnelles quant aux endroits où les silos ruraux sont reconstruits et modernisés. D'autre part, nous pourrions prétendre je suppose, que même si c'est fait en 1985-1986, ou plus tard, nous aimerions que tous les silos ouvrent en même temps. Nous n'aimerions pas qu'on s'occupe d'un silo en particulier et d'un autre plus tard. Par conséquent, nos directeurs aimeraient que la révision débute, étant donné que nous avons des décisions importantes à prendre et qu'elles auront certains effets sur nos décisions opérationnelles.

Nous n'aimerions pas que le processus de révision soit retardé et que l'article concernant les taux variables se rapproche du paragraphe 45.(1), car cela pourrait signifier qu'éventuellement on appliquerait le système de taux variables ou de taux inférieurs avant que le processus de révision soit commencé. Par conséquent, ma réponse rejoint ma demande que la question des taux variables soit résolue d'une façon ou d'une autre.

Si le paragraphe 45.(2) était réintégré ou s'il y avait moyen d'arrêter les requêtes concernant les taux variables, j'imagine que nous pourrions attendre si le processus de révision prend un an ou deux, sinon nous aimerions qu'il débute.

**M. Benjamin:** Si l'on doit faire une révision de la Loi dans tous ses aspects et les effets de sa mise en vigueur, croyez-vous vraiment qu'une telle révision pourrait se terminer de façon acceptable en 1986?

**M. Wright:** Elle pourrait débiter en 1985-1986. Cela dépend du processus en vertu duquel on l'a fait. Il faudrait plus de temps pour la compléter. Je ne suis pas certain que la façon dont vous interprétez la Loi—si on exige que la révision soit complétée ou si on exige qu'elle commence pendant cette période.

**M. Benjamin:** Nous allons poser la question au ministre ce soir. Je suggère, monsieur le président, que le témoin essaie de rencontrer... Il ne pourra certainement pas rencontrer le ministre aujourd'hui, étant donné que le ministre a sur les bras un problème important à étudier aujourd'hui, mais le témoin pourrait peut-être essayer de rencontrer les hauts fonctionnaires qu'il parlerait au ministre avant ce soir afin qu'on puisse demander de modifier la recommandation royale qui nous permettrait de traiter de l'article 45.

De notre côté, nous allons voir à ce qu'il y est consentement unanime pour que la Recommandation royale modifiée soit présentée un peu plus tard aujourd'hui ou très tôt demain. Nous pourrions étudier très rapidement les amendements apportés à cette article. Je crois que les représentants de tous les partis sont d'accord pour que les deux questions soient étudiées en même temps: les requêtes concernant les taux variables, si elles se font en même temps que le processus de révision se fait.

**Le président:** Merci monsieur Benjamin. Je suis certain que nous allons explorer le sujet ce soir et évidemment toute cette question des taux variables, lorsque le ministre viendra. M.

## [Texte]

knows, you could almost proclaim being legislative blood-brothers with the committee during the hearings last summer, and certainly variable rates was one of the main matters of preoccupation.

Before calling upon Mr. Taylor and Mr. Malone, I just want to ask the consent of the committee to help staff, who will not have to come back tonight if we can deal with one little piece of administrative business; that is, to consider the subcommittee report on the Canadian National Railways' Pension System of the standing committee, which has met and produced its first report from the subcommittee to this committee. It needs to do that before it can do many other things. The report is very simple; it just says as follows:

In relation to its order of reference dated Tuesday, May 28, 1985, respecting the Canadian National Railways' Pension System, your subcommittee recommends that the deadline for submitting its final report to the Standing Committee on Transport be extended to Tuesday, December 31, 1985.

As members will remember, that just extends the term of reference from September 17 until December 31, 1985. The committee met, they considered it, and this came unanimously from the committee to your steering committee this morning. Certainly it seems they felt this was just insufficient time, in view of the importance of the issue, to conclude their deliberations to this committee by September; therefore they want to go to December 31. I am prepared, Mr. Gray, to have a motion to that effect.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I move concurrence on the first report of the subcommittee on the Canadian National Railways' Pension System of the Standing Committee on Transport.

Motion agreed to

**The Chairman:** Thank you very much. Okay, you do not have to come back at 8 p.m. tonight. Since that business is out of the way, Mr. Taylor, you may proceed.

**Mr. Taylor:** Mr. Wright, I want to proceed a little on lower rates, instead of variable rates. I wonder how extensive your review has been with the rank and file of your producers. Many producers are asking me why lower rates are being opposed. We make a lot of cries about our freight rates being too high, yet when an application comes to lower the rates there is opposition. Why do we not want to lower the rates? Even if it is done in one area, it is a start.

**Mr. Wright:** That is a difficult question. I can only tell you that in our interface with our membership—particularly, I can speak for Saskatchewan Wheat Pool in this regard. As you know, we have a local committee of members at every one of our shipping points in Saskatchewan; that is over 600 committees with an average of 10 members on each of those committees, and they meet four or five times every year to discuss issues such as this. We have not had one resolution from any of those committees to suggest that they were in favour of a variable rate system. Naturally we are concerned about the total cost, but they apparently do not believe that is the proper

## [Traduction]

Wright le sait très bien, on pourra presque dire que vous étiez des frères de sang sur le plan législatif, puisque vous avez participé aux audiences du Comité l'été dernier, et les taux variables était certainement un sujet qui nous préoccupait tous.

Avant de donner la parole à MM. Taylor et Malone, j'aimerais obtenir votre consentement afin que le personnel n'ait pas à revenir ce soir si nous pouvons adopter le rapport que le Sous-comité a présenté au Comité permanent au sujet du Régime de pension des Chemins de fer nationaux du Canada. Il s'agit du premier rapport du Sous-comité au Comité permanent. Il nous faut l'adopter avant de faire autre chose. Ce rapport est très simple, et je vous le lis rapidement:

Conformément à son ordre de renvoi du mardi 28 mai 1985 au sujet du Régime de pension des Chemins de fer nationaux du Canada, le Sous-comité recommande que le délai pour présenter le rapport final au Comité permanent des transports soit prolongé au mardi 31 décembre 1985.

Je dois vous rappeler qu'il ne s'agit que de prolonger l'ordre de renvoi du 17 septembre au 31 décembre 1985. Le Comité s'est donc réuni, a étudié la question et unanimement le Comité a fait cette recommandation au Comité directeur ce matin. On a certainement cru qu'on disposait de peu de temps, étant donné l'importance de la question, pour terminer les délibérations d'ici septembre. Par conséquent, on demande que le délai soit prolongé au 31 décembre. Monsieur Gray, je suis disposé à recevoir une motion à cet effet.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Je propose l'adoption du premier rapport du Sous-comité concernant le Régime de pension des Chemins de fer Nationaux du Canada au Comité permanent des transports.

La motion est adoptée

**Le président:** Je vous remercie beaucoup. Très bien. Le personnel n'a pas à revenir à 20 heures. Maintenant que nous avons réglé cette question, monsieur Taylor, vous pouvez commencer.

**M. Taylor:** Monsieur Wright, j'aimerais aborder un peu la question des taux inférieurs plutôt que les taux variables. Je me demande à quel point votre révision a été exhaustive auprès des simples producteurs. Beaucoup me demandent pourquoi on s'oppose à des taux inférieurs. On a manifesté au sujet des taux de fret qui étaient trop élevés, pourtant lorsqu'on présente une demande pour diminuer les taux, certains s'opposent. Pourquoi ne voulons-nous pas abaisser les taux? Même si on le fait dans un secteur, c'est déjà un début.

**M. Wright:** La question est difficile. Je ne puis que vous répondre que chez nous, chez nos membres—je parle surtout au nom de la *Saskatchewan Wheat Pool*. Vous le savez, nous avons un comité local de membres pour chaque de nos points d'expédition en Saskatchewan, nous avons donc plus de 600 comités composés en moyenne de 10 membres chacun, ces comités se réunissent quatre ou cinq fois l'an afin de discuter de questions comme celle-ci. Aucun de ces comités n'a présenté une résolution portant qu'il était en faveur d'un système de taux variable. Nous nous inquiétons naturellement de l'ensemble des coûts, mais les comités ne semblent pas croire que ce

## [Text]

way to get at improving the efficiencies. For example, if you wanted to look at the grain system in the State of Montana, where they have had a full rate, open rate system for the last number of years, I think you will find that there have been extensive changes to the grain handling and delivery systems in that state.

• 1040

The railways have a practical monopoly. Even the so-called 52 car rate, their best rate for 52 cars being loaded, is comparable to our total compensatory rate—not just the rate our producers pay but the total rate the railways receive on a global basis in western Canada. The 52 car rate is about equal right now in the State of Montana to our total rate in Canada. We are—from western Canada—shared between the government and producers. They have transferred a lot of costs to producers for hauling longer distances. They are facing immense problems with the road system as a result of this, and we do not believe this is an effective way of introducing efficiencies to our total system in western Canada.

**Mr. Taylor:** When you talk about efficiencies, are you talking about efficiencies in the elevator?

**Mr. Wright:** I am talking about efficiencies taken into account from the total cost of the system from the producer's gate to the export location.

**Mr. Taylor:** If you lower the freight rates, that is going to lower the total cost.

**Mr. Wright:** Not if it transfers costs, sir, to the road systems and to producers in grain-hauling distances.

**Mr. Taylor:** But what if it does not?

**Mr. Wright:** We would urge that any study done of changes in the system should take full account of all of those factors; if it does, if you are correct and it does, that should then be built into the global rate and factored into the global rate.

**Mr. Taylor:** Do you know how much it costs to handle a bushel of wheat in the various elevators in Saskatchewan or Alberta? Do you have a table showing the highest and lowest cost of handling a bushel of wheat, a bushel of grain?

**Mr. Wright:** No, I do not have that information with me, sir. As you are aware, the Canadian Grain Commission establishes the maximum rates under which elevator tariffs can be implemented. Then each company files their tariff of rates prior to the start of each crop year. There are some minor differences between the companies and differences in the various provinces and between companies.

**Mr. Taylor:** So actually there are some variable rates right now?

**Mr. Wright:** Yes, to the degree that there is a difference in the grain handling tariff; but as I say, it is minor and deals with the tariff at specific locations.

## [Translation]

soit la façon adéquate de procéder pour améliorer l'efficacité. Prenons par exemple le cas du système céréalier dans l'État du Montana, depuis quelques années ils ont système de taux libre, et vous verrez que des changements importants ont été apportés dans cet état au système de manutention et de livraison des céréales.

Les chemins de fer ont pratiquement un monopole. Même le fameux tarif pour 52 wagons, qui est leur tarif le plus avantageux lorsque le chargement fait 52 wagons, est de l'ordre de notre tarif compensatoire global; c'est-à-dire ce que perçoivent les chemins de fer dans l'Ouest du Canada, et non pas seulement ce que versent les producteurs. En ce moment, et pour l'État du Montana, ce tarif appliqué au chargement de 52 wagons est comparable à notre tarif global appliqué au Canada. Dans l'Ouest du Canada, le partage se fait entre le gouvernement et les producteurs. Étant donné que le transport se fait parfois sur de plus longues distances, l'augmentation des coûts a été répercutée sur la facture des producteurs. Dans le domaine du transport routier on connaît de graves problèmes, et nous ne pensons pas que ce soit véritablement la meilleure façon d'améliorer l'efficacité de notre système dans l'Ouest du Canada.

**M. Taylor:** Lorsque vous parlez d'efficacité, voulez-vous parler de l'ensilage?

**M. Wright:** Je parle d'améliorer l'efficacité du système, pour ce que cela coûte de transporter les céréales, du producteur au point d'exportation.

**M. Taylor:** Mais si vous faites baisser le prix du transport, vous faites en même temps baisser la facture globale.

**M. Wright:** Mais pas si ce sont les transports routiers qui en font les frais, et les producteurs qui ont besoin d'eux.

**M. Taylor:** Et ça n'était pas le cas?

**M. Wright:** Toute modification de l'ensemble du système doit tenir compte de chacun de ces facteurs; alors, et si vous avez raison, cela devra se traduire au niveau du tarif global.

**M. Taylor:** Connaissez-vous les prix de la manutention du blé dans les silos de la Saskatchewan ou de l'Alberta? Avez-vous là des tableaux comparatifs, donnant le maximum et le minimum?

**M. Wright:** Non, je n'ai pas les chiffres ici. Comme vous le savez, la Commission canadienne des grains fixe des plafonds pour la manutention des grains, et chaque compagnie publique ensuite ses tarifs avant le début de la campagne agricole. Il y a des petites différences d'une compagnie à l'autre, et d'une province à l'autre.

**M. Taylor:** On peut donc parler de taux variables, en ce moment?

**M. Wright:** Oui, dans la mesure où la manutention ne se fait pas au même prix partout; mais comme je le disais, la différence est minime, d'un point à l'autre.



## [Texte]

**Mr. Taylor:** You mentioned Saskatchewan. What input do the Alberta producers have? Was this paper referred to the producers in Alberta, or is it a paper by the executive of the Alberta Wheat Pool?

**Mr. Wright:** The board of directors of the Alberta Wheat Pool had access to this submission and approved it prior to it being forwarded on their behalf.

**Mr. Taylor:** Did they approve it unanimously?

**Mr. Wright:** I have no idea, sir. I was not present.

**Mr. Taylor:** What makes me leery is the Alberta Wheat Pool—as did your pool, I believe—took a very definite stand about the payment of the Crow shortfall to producers and to railways. The Alberta Wheat Pool took the very definite stand that it should go to the railways. Yet when I hold meetings in my area almost 100% of the wheat growers want it paid to the producer. Is the Wheat Pool representing the people, or telling people what is good for them?

**Mr. Wright:** I can only respond that they are obviously representing those people who participate in their system, in their policy discussions, who elect their delegates and elect their board of directors; they are obviously representing the advice they receive through that process.

**Mr. Taylor:** One director I know of from Gleichen resigned because the representations he received were not considered by the board. How democratic is . . . ? Have we created another multinational that is now telling the producers what is good for them? Many of my farmers are not happy. We certainly are not in accord with the representation of the wheat pool in regard to the Crow shortfall. After the application for lower rates in Saskatchewan was withdrawn, I received a stack of letters from my people asking why we had to apply to lower the rates.

They can understand you have to apply to raise them, but why do you have to apply to lower the rates? If the railways can operate on a cheaper rate and the elevator companies can operate that way, why do we want to force the higher rates on some of our farmers? Let us make a start. Can we not make a start and then have it applied to others later?

**Mr. Wright:** I think, sir, the answer is the issue not only affects the particular location you are referring to, where a lower rate might be possible, but also it has a flow-through effect on branch lines and on alternative points in the region. It has the capacity to transfer costs from the railways to other participants in the industry, including the grain producer and the elevator companies. This system in fact may not result in a more efficient total system. That is our concern.

## [Traduction]

**M. Taylor:** Vous avez parlé de la Saskatchewan. Est-ce que les producteurs de l'Alberta ont été consultés? Est-ce qu'ils ont pris connaissance de ce mémoire, ou s'agit-il d'un document de l'exécutif de l'Alberta Wheat Pool?

**M. Wright:** Le conseil d'administration de l'Alberta Wheat Pool a pris connaissance de ce mémoire, et l'a approuvé avant qu'il ne soit diffusé avec son nom.

**M. Taylor:** A-t-il été approuvé à l'unanimité?

**M. Wright:** Je n'en ai aucune idée. Je n'étais pas là.

**M. Taylor:** Mes doutes viennent de ce que l'Alberta Wheat Pool—comme le vôtre d'ailleurs, si je ne me trompe—a eu une position très arrêtée en ce qui concerne les versements faits au titre du tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau. L'Alberta Wheat Pool a insisté pour que ce soit les chemins de fer qui en bénéficient. Pourtant, les producteurs de blé, dans ma région, sont à 100 p. 100 partisans du contraire. Ils veulent que ces versements soient faits aux producteurs. Je me demande alors quel est le véritable rôle du Wheat Pool; défend-il véritablement les intérêts des producteurs, ou est-il là pour leur dire où sont leurs intérêts?

**M. Wright:** Le Wheat Pool représente ceux qui en font partie, ceux qui apportent leurs contributions aux discussions et qui élisent des délégués et le conseil d'administration; le Wheat Pool tient ensuite compte des avis qui lui sont transmis suite à ces procédures.

**M. Taylor:** J'ai entendu dire qu'un membre du conseil d'administration de Gleichen avait remis sa démission, parce qu'il estimait que le conseil ne tenait pas suffisamment compte des avis qui lui étaient transmis. Le processus est-il démocratique . . . ? Avons-nous créé une autre multinationale qui est en train de dire aux producteurs où sont leurs intérêts? Beaucoup de fermiers sont mécontents. En tout cas, ils ne sont pas du tout d'accord avec la position du Wheat Pool sur la question des versements qui seraient faits au titre du tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Et lorsque l'on a retiré les requêtes de la Saskatchewan concernant les réductions de tarif, j'ai reçu une pile de lettres de gens qui ne comprenaient pas pourquoi l'on avait besoin de présenter de telles requêtes.

Il semble logique de devoir demander la permission de relever les tarifs, mais pourquoi le faire lorsque l'on veut simplement une réduction? Si les compagnies de chemins de fer sont capables d'accorder une réduction de tarif, et que les sociétés de manutention sont d'accord, pourquoi vouloir à tout prix imposer des tarifs plus élevés aux producteurs? Ne pourrait-on pas commencer quelque part, et étendre ensuite le bénéfice de ces réductions au reste du système?

**M. Wright:** Je pense que ces réductions de tarif ne concernent pas uniquement le point où elles s'appliquent, mais qu'elles ont des répercussions sur les lignes secondaires et sur d'autres tarifs concernant d'autres points de transbordement dans la région. Ce genre de réduction risque d'induire un transfert de coûts des chemins de fer aux autres secteurs de l'ensemble du système, y compris le producteur de grains et les sociétés d'ensilage. Il n'est pas absolument certain que

[Text]

**Mr. Taylor:** Yes, but you are saying "may not". Let us take a definite example. Say the rates are lowered in the wheat pool or elevators in the Drumheller area. How is that in any way going to affect the rates of other people in other parts of Alberta, except for a demand for lower rates?

**Mr. Wright:** I am not familiar specifically with the Drumheller region, Mr. Chairman, but the principle of it would be that grain might be attracted longer distances.

**Mr. Taylor:** Is that bad or good?

**Mr. Wright:** Well, it would have a flow-through effect, as I indicated, on a branch line or on other shipping points in that region, which would increase the cost for those people who were left in that area. Or the total cost might in fact be increased when you take account of the trucking costs and the road costs and other factors. We are saying that those things need to be evaluated in a total sense, in a total cost analysis.

**Mr. Taylor:** I agree, Mr. Wright. But the pool did not consider that when they closed the elevator at East Coulee, at Carmen or at western Hak line. Those farmers all had increased distances, but nobody stopped them from closing their pool and closing their elevator.

Why are we not consistent? If we are going to take that stand, why are we not doing it on all things? The Alberta Wheat Pool has been responsible for closing the elevators in a number of places. I would like to see some consistency. My biggest beef is I do not think the pool is getting the views of the people. When I hold a public meeting and 100% of the people, all of whom are grain buyers, are up in arms about the decisions the wheat pool has taken, with many vowing never to take another bushel of wheat to a pool elevator, I just cannot follow the stand taken by the pool when that appears to be general throughout the province.

**Mr. Wright:** Sir, I can only respond by saying that in any democratic organization you can never guarantee that every member or every person is totally satisfied with the policy. You must go with the majority decision.

With respect to the question about closure of elevators, I am sure the Alberta Pool has undertaken exactly the same process as we have in Saskatchewan. We meet with our producers. We have met with our membership, and have developed some basic criteria on which we look at the development of our elevator system. We also transferred that same criteria over to the rail line system in determining which lines we believe should be retained to provide a basic network for the Prairies. Our membership agreed with that criteria through meetings in the country and through our annual meeting of our delegates. Those factors included an average hauling distance and a maximum hauling distance for producers, and some basic criteria with respect to the location of facilities. That was discussed broadly with the membership in our organization. Naturally, all members will not agree.

[Translation]

l'ensemble du système en bénéficie. Voilà ce que nous craignons.

**M. Taylor:** Oui, mais vous dites simplement que ça n'est pas certain. Prenons un exemple précis. Supposons que l'on abaisse les tarifs pour le *wheat pool* ou les silos de la région de Drumheller. Comment cela aurait-il des répercussions sur le reste de l'Alberta, si ce n'est qu'on y demandera également une réduction des tarifs?

**M. Wright:** Je ne connais pas de façon très précise la région de Drumheller, monsieur le président, mais il est probable que des producteurs plus éloignés feraient transporter leur grain jusqu'à ces silos-là.

**M. Taylor:** Est-ce profitable ou non?

**M. Wright:** Cela modifierait donc les quantités transportées sur la ligne secondaire, et transbordées en d'autres points de la région; cela augmenterait le coût assumé par les gens de la région. On peut également imaginer que les coûts totaux soient augmentés, du fait du transport routier, du prix d'entretien du réseau routier, etc. Il faut donc que l'on tienne compte de tous ces éléments si l'on veut faire une analyse du coût global.

**M. Taylor:** Je suis d'accord, monsieur Wright. Mais cela n'avait aucune importance pour le pool lorsqu'il a fait fermer le silo de East Coulee, de Carmen ou de Western Hak line. Cela a allongé les distances à parcourir pour ces producteurs, mais les fermetures ont tout de même eu lieu.

Pourquoi ne pas être logique? Si c'est votre position, il faut l'appliquer sur toute la ligne. L'*Alberta Wheat Pool* est responsable de la fermeture de plusieurs éleveurs, et j'aimerais tout de même y voir une certaine logique. Je crains avant tout que le pool ne sache pas vraiment ce que pensent les producteurs. Lorsque au cours d'une réunion publique que j'organise je vois 100 p. 100 des présents, qui sont tous des acheteurs de grains, être scandalisés par les décisions du pool, et que j'entends beaucoup jurer qu'ils n'enverront plus jamais un seul boisseau au silo du pool, je ne peux plus du tout être d'accord avec celui-ci, d'autant plus que cela semble général dans toute la province.

**M. Wright:** Je ne peux que répondre ceci: dans toute organisation démocratique, c'est la règle de la majorité qui prévaut, et l'on ne peut pas être absolument certain de donner satisfaction à tout le monde.

Pour ce qui est de la fermeture des silos, je suis sûr que le pool de l'Alberta a procédé comme nous l'avons fait dans la Saskatchewan. Nous avons rencontré les producteurs, nous avons rencontré les membres du pool, et à partir de cela nous avons élaboré un certain nombre de critères pour l'exploitation de nos silos. Nous avons d'ailleurs utilisé ces mêmes critères pour le réseau ferroviaire, et pour savoir quelle ligne devait rester en activité. Ces critères ont donc été approuvés par nos membres lors des réunions que nous avons tenues dans l'ensemble du pays, et lors des réunions annuelles des délégués. Nous tenions donc compte d'une distance moyenne de transport, d'une distance maximum, et d'un certain nombre de critères concernant l'emplacement des installations. Il en a donc été discuté très largement avec les membres de notre

[Texte]

**Mr. Taylor:** Have you ever had a poll? Did you ever take a poll of all your members? I am a member of the Alberta Wheat Pool. I have never had any opportunity to voice my view.

**Mr. Wright:** Sir, we do not make policy by polls; we make policy by our members being elected to local committees, by local annual meetings, and by a delegate system to develop the policy direction for the organization. We do not establish policy on the basis of polls.

**Mr. Taylor:** Could I have one more question?

**The Chairman:** Okay; you are nice fellow, but way overdue.

**Mr. Taylor:** I wonder why the Alberta Wheat Pool carried a selective poll just for certain people on the Crow? Could you answer that one?

**Mr. Wright:** I am not familiar with their polling process. We in the Saskatchewan pool, and I believe the Alberta pool, do undertake certain polls to give us additional information on members' attitudes and concerns.

**Mr. Taylor:** They are sent to only certain people?

**Mr. Wright:** I think they are selected on a scientific basis from the membership.

**Mr. Taylor:** That does not sound very democratic to me.

**The Chairman:** You have an interesting difference of opinion. I think some of these questions were raised before, last year. I think Mr. Wright's comment about the majority will prevail perhaps is the overriding factor in the basic bill, let alone some of the discussion between Mr. Taylor and Mr. Wright.

Mr. Malone, please.

**Mr. Malone:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Wright, I welcome you to the committee. Thank you for your representation. I express my appreciation that at least in the majority you find favour with the thrust of the amended legislation, or the amendments proposed for the legislation.

I would take it that your principal concerns deal with the question of any moves toward some variable rates or some lower rates. In that regard, I would like to basically start with asking if one of your principal objectives is to acquire a world-class industry in agricultural products that would make us efficient for export market. Would that reflect the underlying view of the pool philosophy?

**Mr. Wright:** Yes, I could not disagree with that. We are engaged in a business where we have to compete against not only producers in many other countries of the world but the

[Traduction]

organisation. Bien sûr il y en a toujours qui ne sont pas d'accord.

• 1050

**M. Taylor:** Avez-vous jamais procédé à un sondage de tous vos membres? Je suis moi-même membre de l'*Alberta Wheat Pool* et je n'ai jamais eu la possibilité de faire entendre ma voix.

**M. Wright:** C'est bien simple, nous n'établissons pas notre politique à la suite de sondages, mais bien en élisant nos membres à des comités locaux, en participant aux réunions annuelles locales et également grâce à un système de délégués qui imprime une direction à la politique.

**M. Taylor:** Pourrais-je poser une autre question?

**Le président:** On vous aime bien, mais vous avez dépassé votre temps. Allez-y cependant.

**M. Taylor:** Pourquoi l'*Alberta Wheat Pool* a-t-il procédé à un sondage sélectif de certaines personnes en ce qui concerne le tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau? Pourriez-vous me répondre à cette question?

**M. Wright:** Je ne connais pas la façon de procéder de l'*Alberta Wheat Pool* en matière de sondage. Quant à nous, au *Saskatchewan Wheat Pool*, et je crois d'ailleurs que l'*Alberta Wheat Pool* fait de même, nous faisons certains sondages pour obtenir des renseignements supplémentaires sur les attitudes et les préoccupations de nos membres.

**M. Taylor:** Et vous interrogez seulement certaines personnes?

**M. Wright:** Qui sont choisies sur une base scientifique parmi les membres du *pool*.

**M. Taylor:** Cela ne me semble pas très démocratique.

**Le président:** Votre divergence de vue est intéressante. Je crois que certaines de ces questions ont été soulevées l'année passée. Le commentaire de M. Wright au sujet de la voix de la majorité est sans doute le facteur prépondérant dans le projet de loi sans parler des discussions entre M. Taylor et M. Wright.

Monsieur Malone.

**M. Malone:** Merci monsieur le président. Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Wright au Comité. Je vous remercie de votre exposé. Je suis heureux de voir que la majorité semble être d'accord avec le but des amendements prévus à la loi.

Je suppose que la question qui vous préoccupe le plus porte sur la possibilité de taux variables ou de taux moins élevés. À cet égard, j'aimerais vous poser la question suivante: un de vos principaux objectifs est-il de vous développer de telle façon à atteindre le niveau de la classe internationale, ce qui nous permettrait de vendre de façon efficace sur les marchés d'exportation?

**M. Wright:** Vous avez certainement raison. Nous sommes engagés dans une entreprise où nous devons faire concurrence non seulement aux producteurs de pays étrangers mais



[Text]

treasuries of those countries as well. Therefore it is essential that we have an efficient and low-cost system.

**Mr. Malone:** When you make the representation that you have made here this morning, would it be your view—though I would not suspect you have directly checked it—that you are reflecting the opinion of other grain-buying companies? For an example, if we were at the table today with United Grain Growers, Pioneer, Cargill and others, would they take a view similar, the same as, or would you expect some variance of opinion from those grain-buying companies?

**Mr. Wright:** I do not think I could answer that for them, sir. The history of the situation would probably indicate there would be some difference of view, but you must also consider the relative size and operations of these organizations in the grain sector. We in the pools, as I indicated, are one company handling approximately 64% of all the business; all the other companies you mentioned share the balance. So I think you would have to recognize that we are representing a major sector of the industry.

**Mr. Malone:** Experienced as you are in the grain trade, I presume you would have some both knowledge and experience with off-elevator loading and mobile elevators and producer car concepts, all of which are relatively new, perhaps within the last decade and many of them within the last five years. Would it be your view, in looking at that new thrust in the movement of grain, that there is some efficiency for the producer in these new methods?

• 1055

**Mr. Wright:** Again, we are prepared to look at any proposals that will lower the cost. However, one must keep in mind the difference between lowering the cost for one specific type of movement and its effect on the overall system. You can find individual things such as the producer car-loading system, which may be more efficient for an individual producer or a group of individual producers who can meet those specific criteria, but when you then look at the impact of that particular operation on the total system and its costs—how that group of producer cars gets interfaced with other cars, how it gets through the terminal elevators, whether it causes problems in the system in that respect—you have to examine the impact of those specific proposals on the total system before you can arrive at a judgment about whether they are really a good idea or not.

Therefore, we are prepared to look at all these options. We are looking at them. But we insist on examination taking account of the impact not just on that specific application, but on the overall system across the prairie region, which in the final analysis determines the total cost.

**Mr. Malone:** If I might, Mr. Chairman, just venture a comment, it seems to me that one of the best ways of testing the system is to have it bombarded by alternatives. That is what makes the system alive, always, continuously, and throughout its lifetime to survive on the basis of the competition of other alternatives, most of which I mentioned are asserted to bring about some efficiencies.

[Translation]

également au trésor public de ces mêmes pays. Par conséquent il est essentiel d'avoir un système efficace et très rentable.

**M. Malone:** Croyez-vous que vous vous êtes fait l'écho également des autres grands négociants en grain? Je veux parler de *United Grain Growers Pioneer, Cargill* etc. Auraient-elles le même point de vue que vous ou vous attendriez-vous à certaines divergences de points de vue?

**M. Wright:** Je ne crois pas que je pourrais répondre pour ces compagnies. Historiquement, il est certain qu'il y a eu quelques divergences, mais il faut tenir compte également de l'importance relative des opérations de ces différents négociants. Les syndicats représentent une compagnie qui manutentionne environ 64 p. 100 de toute la production. Les autres compagnies que vous avez citées se partagent le reste. Par conséquent, il faudrait reconnaître que nous représentons un secteur important de l'industrie.

**M. Malone:** Vous qui vous y connaissez tellement bien dans le négoce des grains, je suppose que vous êtes également au courant des possibilités qu'offrent le chargement loin des silos, les wagons de producteurs. Il s'agit là de choses relativement nouvelles qui remontent sans doute à moins de dix ans et parfois même cinq. Croyez-vous que ces nouvelles méthodes pourraient rendre le commerce encore plus efficace?

**M. Wright:** Nous sommes prêts à étudier toutes les possibilités qui nous permettraient de faire baisser nos prix de revient. Cependant, il faut étudier en même temps les répercussions que pourrait avoir ce genre de modification sur le système dans son ensemble. Le système de chargement des wagons producteurs peut très bien être fort rentable pour un producteur en particulier ou pour un groupe de producteurs tout en ayant certaines répercussions sur l'ensemble du système, intégration dans ces wagons avec les autres wagons du système, utilisation dans les élévateurs terminaux, problèmes pour le système etc. Il faut par conséquent étudier toutes ces modifications dans le contexte global afin de voir s'il s'agit d'une bonne idée ou non.

Par conséquent, nous sommes prêts à étudier toutes ces options. Nous le faisons d'ailleurs. Cependant nous insistons pour que notre examen tienne compte de l'impact sur tout le système dans la région des Prairies, ce qui en fin de compte détermine le coût total.

**M. Malone:** Je vais risquer un commentaire, monsieur le président. Il me semble qu'une des meilleures façons de mettre à l'épreuve le système est de le bombarder de toutes sortes de nouvelles possibilités. Cela lui permet de réagir, de survivre en tenant compte des autres possibilités, dont la plupart ont pour but d'améliorer le réseau, de le rendre plus efficace et plus rentable.

## [Texte]

Let me come back to the point you were making with respect to the concept of some variable rates vis-à-vis the review. You made the statement that what you wanted to do was to get on with the review and then look at the notion of the variable rates. As I understand it, there is no intention anywhere to open up to a total variable rate system, but there are some applications there. As Mr. Taylor has mentioned, the farmers are asking why we cannot have an opportunity for cheaper rates. Now, it would seem to me that during the review process we would get a more logical review, a more reliable review, if the review were based on real-life experiences—in other words, if some work with variable rates were there, some data had been collected, some experience had been obtained, as opposed to trying to retain the system and tell the review process and then to ascertain at that time without the practicality of experience.

I put the question to Mr. Wright: In the context of some review in the interim, what would be the real harm to the trade, other than perhaps the fear that it may in some way put a pressure on the present infrastructure, which in fact may very well survive and live better with some competition?

**Mr. Wright:** The whole concept of this Western Grain Transportation Act and the rate-setting mechanism, as I indicated earlier, was to do the overall costing and to set a global rate for the movement of grain off the prairie region and to vary that rate by distance in order to bring the required amount of revenue forward for the railways determined under the bill. We agreed with that process. We felt that was the desirable way to proceed with rate setting.

We also agreed with an industry committee, the Senior Grain Transportation Committee, and the administrator. We agreed with that process and that it ought to be the interface among the railways, the marketing agencies, the Canadian Wheat Board and others who are selling in the export market. The elevator companies that are providing service to producers and producers themselves—that agency should be the place where efficiencies and ideas with respect to improvement of the system would be aired, where discussions would take place. The individual components then make their management and investment decisions. We agreed with that process.

Again, as a matter of principle, we simply do not believe allowing a variable rate, lower rates at specific locations for specific reasons, will end up leading to efficiencies. We believe it will lead to the railways being in a position to manipulate the location of grain handling investments and the location of grain deliveries. There is also a good chance it will lead to a detrimental overall effect.

We simply believe that this issue ought to be resolved as a matter of principle under this legislation, before we get started

## [Traduction]

J'aimerais revenir à votre argument au sujet des taux variables dans le contexte de l'examen. Vous avez dit que vous aimeriez que cet examen ait lieu, après quoi l'on pourrait étudier la question des taux variables. Si je comprends bien, il ne serait pas question d'en arriver à un système total de taux variables, même si ceux-ci pouvaient être parfois appliqués. Comme M. Taylor l'a mentionné, les agriculteurs se demandent pourquoi on ne pourrait pas avoir des taux moins élevés. Il me semble que l'examen serait plus logique et plus fiable s'ils se basaient sur des situations réelles, en d'autres termes, si l'on avait déjà eu une certaine expérience avec ces taux variables, si l'on avait suffisamment de données à leur sujet. Cela conviendrait certainement mieux que d'essayer de conserver le système pendant que l'on procède à l'examen.

J'aimerais maintenant poser la question suivante à M. Wright. Dans le contexte d'un examen qui serait fait entre-temps, quels seraient les dangers réels autres que peut-être la peur d'imposer certaines pressions sur l'infrastructure actuelle, ce qui en fait pourrait très bien n'avoir que des résultats positifs et stimulants, grâce précisément à la concurrence?

**M. Wright:** La Loi sur le transport des grains de l'Ouest et tout le mécanisme d'établissement des taux, comme je l'ai dit il y a quelques instants, avait pour but, après une évaluation des coûts, d'établir un taux global pour le transport des grains à partir des régions des Prairies. Le taux varierait selon la distance, ce qui contribuerait les recettes nécessaires aux chemins de fer dans le cadre de la loi. Nous étions d'accord avec ce processus. Nous estimions qu'il s'agissait là d'une façon convenable d'établir des taux.

Nous étions d'accord également avec le comité représentant les membres de l'industrie, le comité senior du transport des grains ainsi qu'avec l'administrateur. Nous étions d'accord avec ce processus qui devait permettre aux chemins de fer, aux organismes de commercialisation, à la Commission canadienne du blé et à d'autres qui vendent sur le marché de l'exportation de trouver un terrain commun. Ce sont les compagnies qui exploitent les silos et qui offrent des services aux producteurs et les producteurs eux-mêmes qui devraient discuter des meilleures façons d'améliorer le système et de le rendre plus efficace. Ensuite, c'est à chacun qu'il revient de prendre ses propres décisions au niveau de la gestion et des investissements. Ce processus nous convient.

• 1100

Encore une fois, nous ne sommes pas convaincus que l'établissement d'un taux variable, c'est-à-dire l'imposition de taux inférieurs selon l'endroit et les circonstances, augmentera l'efficacité du système. Au contraire, cela permettra aux compagnies de chemins de fer de déterminer les endroits où se feront les investissements en matière de manutention des grains et où la livraison des grains aura lieu. Il est également très probable que ce taux variable ait des conséquences générales nuisibles.

Nous croyons qu'il faudrait simplement régler cette question dans la loi avant d'entreprendre tout ce processus, comme ce

*[Text]*

into this process, as we will under subsection 45(1) in the current year—unless you make the change we are suggesting.

**Mr. Malone:** Could it not also be argued that under the present system, by the averaging of costs of transportation, the growing of certain commodities, certain grains, has been made viable in regions where, if we were to have a truly world-class industry operating at its most efficient components, we might be better raising some other grains, perhaps looking to a value-added process of, say, the beef industry or a feeding industry because of their locations and distances and that what we really ought to be seeking is a very efficient export market?

**Mr. Wright:** I would argue, sir, that we do have a world-class and relatively efficient system now. Our grain handling system and transportation system, with the recent investments made by the railways and by the companies, are certainly not being tested in terms of volume. Hopefully we will produce enough crop this year and in the future to really test it.

If you compare the costs from our western Canadian region to seaport—both in the rail system and the grain handling system—with those of our competitors, I think you will find we do have a pretty competitive world-class system. What we do not want to see is the system jerked around by market forces, if you like, in the rate area, which would in fact add costs and make it less efficient in total. That is our basic concern.

**Mr. Malone:** Mr. Chairman, I have just one other question, which perhaps refers to a response you made to either Mr. Benjamin or Mr. Taylor. I ask this question purely because I am hoping you have the background research to back it up, because I am looking for it.

You said that—I am not sure I am going to paraphrase you right, and I apologize in advance if I do not—through variable rates any saving on a lower rate would simply be transferred to the road bed costs, farmers' time and truck time. My question is: Do you have that kind of research? Through railway abandonment hearings I have been looking for that kind of data, which establishes the costs of putting road infrastructures in place and some kind of data relating to producers' time, truck costs and so on. Can you provide us—not in your response now, but at a later time—with that kind of research?

**Mr. Wright:** I think you are aware as a committee that the Canadian Transport Commission has recently undertaken some work to look at many of the options the member referred to on branch lines. We are hoping the report that comes forward from Mr. McDonough might shed some light on the area to which you refer. In our examination of this, we find that the provincial Departments of Highways in Alberta, Saskatchewan and Manitoba all have done some work in this area. It is a very complex issue, because every specific situation varies. The major point we are making is that the analysis needs to take account of the full cost.

*[Translation]*

sera le cas cette année pour le paragraphe 45(1), à moins que vous n'apportiez les changements proposés.

**M. Malone:** N'est-il pas vrai qu'en vertu du système actuel, si l'on établit une moyenne du coût du transport, la production de certaines denrées, de certains grains, a été rendue artificiellement viable dans des régions où il aurait été préférable de produire d'autres types de grains si l'on voulait établir une industrie tout à fait rentable à l'échelle internationale? Nous aurions peut-être pu adopter un système de valeur ajoutée pour le secteur du bœuf, par exemple, ou celui de l'engraissement, étant donné les distances à parcourir. Ne croyez-vous pas que nous devrions plutôt chercher à établir un marché d'exportation rentable?

**M. Wright:** À mon avis, nous avons déjà une industrie de classe mondiale qui est assez rentable. Grâce aux récents investissements des compagnies de chemins de fer et des entreprises, nous n'avons pas encore eu à mettre à l'épreuve les capacités maximales de nos systèmes de manutention et de transport des grains. Espérons que nos récoltes seront suffisamment abondantes cette année et à l'avenir, pour vraiment mettre nos capacités à l'épreuve.

Il suffit de comparer les coûts de transport par rail et de manutention des grains de nos régions de l'Ouest jusqu'à la mer avec ceux de nos concurrents pour se rendre compte que nous avons une position tout à fait respectable sur le marché international. Nous ne voulons simplement pas que le système soit secoué par les changements de tarifs du marché qui ne feraient qu'ajouter à ces coûts et en réduire la rentabilité générale. C'est ce qui me préoccupe le plus.

**M. Malone:** Monsieur le président, j'aurais une dernière question qui se rapporte à une réponse donnée tout à l'heure à M. Benjamin ou à M. Taylor. Si je vous la pose, c'est que j'espère que vous pourrez étayer votre réponse de documents de recherche.

Vous avez dit—et je vous prie de m'excuser si je vous cite mal—que toute économie réalisée grâce à un tarif variable inférieur sera tout simplement utilisée pour couvrir les coûts liés à l'entretien du lit de la voie, au temps des agriculteurs et au camionnage. Voici donc ma question: avez-vous en votre possession les documents à l'appui? En relisant la transcription des audiences sur la mise hors service de certaines lignes ferroviaires, j'ai essayé de retrouver les données relatives aux coûts de construction des infrastructures routières ainsi que des données relatives au temps des producteurs, du camionnage, etc. Pourriez-vous—non pas aujourd'hui même, mais plus tard—nous fournir les résultats de ces recherches?

**M. Wright:** Je pense que les membres du Comité sont conscients du fait que la Commission canadienne des transports a récemment entrepris l'étude de la situation des lignes d'intérêt local dont parlait le membre. Nous espérons que le rapport de M. McDonough éclaircira quelque peu la question. Au cours de l'étude de cette question, nous avons appris que les ministères provinciaux de la Voirie de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba avaient tous entrepris des travaux dans ce domaine. C'est une question très épineuse puisque les circonstances varient d'un cas à l'autre. Nous demandons



[Texte]

**The Chairman:** I must say I think that is a very good answer. It may not satisfy completely, Mr. Malone, but frankly I think the CTC is going to have to have an Einstein to assess all the variables to fully answer the question. If you had the answer, you would not be here today. You would most likely be the magnate of the wheat industry for North America, I think.

Mr. Hovdebo, before you came in the admonition was that we were trying to move this along. The bells have rung, but you are the last questioner because we are coming back at 8 p.m. with the Minister on clause by clause.

**Mr. Hovdebo:** I have two very short questions. First of all, there is a long distance between variable rates that are available to anybody anywhere and the situation in which the same rate would be paid by everybody all over the west who made a delivery. By your rationalization of elevators, as Mr. Malone has said, or as Mr. Taylor has said, you have already done a certain amount of this—putting some of the costs on the municipalities as elevator companies, and on the individual farmer. As a group of elevator companies, do you have you some cut-off spot? Is there someplace where you say you can no longer put the costs onto the farmer or the municipalities? Have you established some position?

**Mr. Wright:** Not as a group of companies, sir, but as I indicated in a response earlier in discussions with our membership in Saskatchewan—I can use this as an example—our overall policy is that producers would be prepared to haul an average of 15 miles and a maximum of 25 miles, or 40 kilometres, in an elevator system. We have used that maximum of a 40-kilometre haul as a general guideline in looking at our country elevator development plan and the location of our facilities. That policy was approved by our delegate body and through discussion with local communities in Saskatchewan. These are the general criteria, although each situation may vary; within those limits we have been making our investments and relocating. When we have to rebuild a point, we look at those criteria in determining the location.

**Mr. Hovdebo:** I would have liked to have followed that one up a little further, but I have one question I think I would like to have on record. Mr. Wright, in the presentation you made a statement that you would urge the changes related to the volume cap be re-examined in the context of the comprehensive review. Do you have any comments to make on the effect of the legislation—the present legislation, or the legislation that is before this committee—in the elimination of a volume cap?

**Mr. Wright:** The only comment I made was that it seems to me this might be a better way of administering the limited funds that are made available as the government's share of

[Traduction]

d'abord et avant tout que l'analyse tienne compte du plein coût.

• 1105

**Le président:** À mon avis, vous avez fourni une excellente réponse, même si elle ne satisfait pas nécessairement M. Malone. Toutefois, je pense que la CCT aurait besoin d'un génie comme Einstein pour évaluer tous les éléments et donner une réponse satisfaisante à cette question. Si vous connaissiez la réponse, vous ne seriez certainement pas ici aujourd'hui. Vous seriez sûrement un magnat du blé en Amérique du Nord.

Monsieur Hovdebo, avant votre arrivée, nous avions décidé qu'il fallait accélérer les choses. Nous avons entendu les sonneries, alors vous serez le dernier à poser des questions étant donné que nous devons revenir à 20 heures et étudier le projet de loi article par article avec le ministre.

**M. Hovdebo:** J'ai deux toutes petites questions. Tout d'abord, il y a toute une différence entre la situation où l'on offre des taux variables à n'importe qui et celle où le même taux s'applique à toutes les livraisons effectuées dans l'Ouest. Comme l'a dit M. Malone, ou M. Taylor, c'est ce que vous avez fait dans une certaine mesure—vous avez imputé une partie des coûts aux municipalités à titre de compagnies exploitant des silos, et aux agriculteurs individuels. En tant que groupe de compagnies, vous êtes-vous fixé une limite? Y a-t-il un point où vous ne pouvez plus imputer les coûts aux agriculteurs ou aux municipalités? Quelle est votre position à cet égard?

**M. Wright:** Nous n'en avons pas comme groupe mais, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, dans les discussions que nous avons eues avec nos membres de la Saskatchewan—que je prends en exemple—notre politique globale est la suivante: les producteurs doivent être disposés à transporter le grain sur une moyenne de 15 milles et un maximum de 25 milles, soit 40 kilomètres, à l'intérieur d'un réseau de silos donné. Ce maximum de 40 kilomètres nous sert de critère général pour l'établissement de notre programme de construction des éleveurs régionaux ainsi que pour l'emplacement des diverses installations. Cette politique a d'ailleurs reçu l'approbation de nos délégués à la suite de discussions avec les collectivités intéressées de la Saskatchewan. Il s'agit des critères généraux, bien qu'il y ait des variations pour chaque situation. Tout investissement et toute réinstallation se fait dans le cadre de ces limites. Lorsqu'il faut ériger des bâtiments, nous tenons compte des critères pour en déterminer l'emplacement.

**M. Hovdebo:** J'aurais voulu pouvoir en discuter plus longtemps, mais je préfère vous poser une autre question que je veux faire inscrire au procès-verbal. Monsieur Wright, dans votre mémoire, vous demandez que l'on réexamine les changements proposés relatifs au plafond imposé au volume, à la lumière de l'examen exhaustif. D'après vous, comment le projet de loi qu'étudie actuellement ce Comité influera-t-il sur l'élimination de ce plafond?

**M. Wright:** Tout ce que j'ai dit, c'est qu'il me semble que ce serait une meilleure façon d'administrer les fonds limités que contribue le gouvernement. Grâce à cette méthode, les

[Text]

payment. It does have the effect of evening out the change that might take place from year to year, and therefore may be a better way of administering that limited amount of money; but it does not, in our view, effectively remove the volume cap.

Our suggestion for removing the volume cap would be that the government's payment toward the cost of moving grain ought to be on a per-tonne basis, and cover all volumes shipped on any given year. In our terminology that would be an effective removal of the volume cap, but we do not have any objection to the process being suggested as long as there is a limitation to the amount of funds being applied.

**Mr. Hovdebo:** To get the kind of results you are suggesting would mean that the amount of subsidy—or whatever you want to call it—would be different every year.

• 1110

**Mr. Wright:** Yes, it would. It would reflect the volume shift each year. Our argument is that this is a major earner of export funds for the economy of Canada. This is a major industry earning revenue for this country. It has a tremendous flow-through effect on the railway operations, on the seaway operations and on the ports. We believe it would be quite justified for the Government of Canada to apply the subsidy on the basis of the total volume exported. This would provide more incentive for the system to expand and to get into the export markets even more successfully than we have in the past.

**Mr. Hovdebo:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hovdebo, for your co-operation. I want to thank the members for their co-operation in being here this morning to hear the witness. They indicated a desire to come rather late in the day, but I am glad you came. I think some of the questions will be repeated in a different form tonight, although the generality of the western grain bill and the whole debate on the Crow will be a little more restrictive because we will be on clause by clause. Certainly your amendment will be considered substantively tonight and dealt with.

I want to thank you and your group for coming again. You must be getting pretty used to coming before the Transport Committee on this issue, which is pretty fundamental, as we all appreciate, in terms of the economy of Canada.

So, gentlemen and members of the committee, we stand adjourned until 8 p.m., when the Minister will be before us and we may have two bills before us. Thank you very much.

[Translation]

changements qui peuvent se produire d'année en année seront moins variés, ce qui nous permettra de mieux administrer ces fonds; mais, à mon avis, cela n'élimine pas le plafond lié au volume.

Pour éliminer le plafond du volume, nous proposons que la contribution du gouvernement pour le transport du grain se fasse sous forme d'un paiement par tonne, et qu'elle vise tout le grain expédié au cours d'une même année. Selon nous, cela éliminerait complètement le plafond du volume. Cependant, nous ne voyons aucune objection à la méthode qui a été proposée, à condition que l'on impose une limite aux fonds qui seraient versés.

**M. Hovdebo:** Pour en arriver aux résultats dont vous parlez, il faudrait que le montant de la subvention—ou peu importe comment vous l'appellez—soit différent chaque année.

**M. Wright:** C'est ça. Il s'alignerait sur le volume annuel. Il ne faut pas oublier que ce secteur est un des plus rentables pour l'économie canadienne. Les avantages qu'il rapporte se transmettent tout à tour aux compagnies de chemins de fer, aux compagnies de transport maritime et aux entreprises portuaires. À notre avis, il serait tout à fait juste que le gouvernement du Canada fixe le montant de ces subventions en fonction du volume total exporté. Ceci aurait pour effet d'encourager l'expansion du système ainsi qu'une pénétration encore plus vigoureuse des marchés d'exportation.

**M. Hovdebo:** Merci.

**Le président:** Monsieur Hovdebo, je vous remercie de votre collaboration. Je tiens également à remercier les membres d'avoir accepté de venir ce matin pour entendre notre témoin. Ils auraient préféré venir plus tard, mais je suis heureux qu'ils aient accepté. J'ai l'impression que certaines des questions de ce matin seront reformulées ce soir, bien que la discussion du projet de Loi et du tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau sera un peu plus restreinte étant donné que nous allons procéder à l'étude article par article. La modification que vous proposez sera étudiée à la loupe ce soir et une décision sera prise à son égard.

Je tiens à vous remercier, vous et votre groupe, d'être revenus aujourd'hui. Vous commencez sûrement à vous habituer à comparaître devant le Comité des Transports pour discuter de cette affaire, qui, comme nous le savons tous, revêt une importance capitale pour l'économie canadienne.

Donc, messieurs, la séance est levée jusqu'à 20 heures. Ce soir, nous accueillerons le Ministre et il se peut que nous ayons d'autres projets de loi à étudier. Merci beaucoup.











*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

WITNESS—TÉMOIN

*From the Prairie Pools Inc.:*

Mr. Jim Wright, Secretary.

*De «Prairie Pools Inc.»:*

M. Jim Wright, Secrétaire.



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 21

Tuesday, June 25, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 21

Le mardi 25 juin 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport

## Transports

### RESPECTING:

Bill C-53, An Act to authorize the disposal of the Northern Transportation Company Limited and the forgiveness of its debt to Her Majesty and to amend other Acts in consequence thereof

### CONCERNANT:

Projet de loi C-53, Loi visant à autoriser l'aliénation de la Société des transports du nord Limitée, la remise de sa dette envers Sa Majesté et la modification d'autres lois en conséquence

### APPEARING:

The Honourable Don Mazankowski,  
Minister of Transport

### COMPARAÎT:

L'honorable Don Mazankowski,  
Ministre des Transports

### WITNESSES:

(See back cover)

### TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Lloyd Axworthy  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Dennis H. Cochrane  
Vincent Dantzer  
Murray Dorin  
Bill Gottselig  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
André Plourde  
Gordon Taylor  
Brian Tobin

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse  
Bill Attewell  
George Baker  
Patrick Crofton  
Jack Ellis  
Mike Forrestall  
Charles Hamelin  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Dan McKenzie  
Bob Porter  
Alan Redway  
Bill Rompkey  
Chris Speyer  
Reginald Stackhouse

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 69(4)(b):

On Tuesday, June 25, 1985:

Lloyd Axworthy replaced Thérèse Killens.

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement:

Le mardi 25 juin 1985:

Lloyd Axworthy remplace Thérèse Killens.



## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 25, 1985  
(28)

## [Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:22 o'clock p.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Lloyd Axworthy, Ross Belsher, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Bill Gottselig, Darryl Gray, Elliott Hardey, J. Patrick Nowlan, André Plourde, Gordon Taylor, Brian Tobin.

*Alternates present:* Vic Althouse, Patrick Crofton.

*Other Members present:* Arnold Malone, Dave Nickerson.

*Appearing:* The Honourable Don Mazankowski, Minister of Transport.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Mr. Robert W. Stephenson, Policy Advisor, Crown Corporations, Transport Canada. *From the Department of Justice:* Mr. Verner Heiss, Legal Counsel.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

The Order of Reference dated Tuesday, June 25, 1985 being read as follows:

**ORDERED**,—That Bill C-53, An Act to authorize the disposal of the Northern Transportation Company Limited and the forgiveness of its debt to Her Majesty and to amend other Acts in consequence thereof, be referred to the Standing Committee on Transport.

The Minister and the witnesses answered questions.

Clause 1 was allowed to stand.

Clause 2 carried.

On Clause 3

Les Benjamin moved,—That Clause 3 be amended by striking out line 17, on page 1, and substituting the following:

“the Minister in trust for Her Majesty, to the Inuvialuit Development Corporation and Nunasi Corporation.”

The Chairman expressed procedural reservations that the amendment appeared to violate the principle of the Bill as agreed to at second reading. However, with the unanimous consent of the Committee, he allowed the amendment.

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 8.

Les Benjamin moved,—That Clause 3 be amended by striking out lines 10 and 11, on page 2, and substituting the following:

“of the Government of Canada.”

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 2; Nays: 9.

Darryl Gray moved,—That Clause 3 be amended by adding, immediately after line 11, on page 2, the following:

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 25 JUIN 1985  
(28)

## [Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 20 h 22, sous la présidence de J. Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Lloyd Axworthy, Ross Belsher, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Bill Gottselig, Darryl Gray, Elliott Hardey, J. Patrick Nowlan, André Plourde, Gordon Taylor, Brian Tobin.

*Substituts présents:* Vic Althouse, Patrick Crofton.

*Autres députés présents:* Arnold Malone, Dave Nickerson.

*Comparat:* L'honorable Don Mazankowski, ministre des Transports.

*Témoins: Du ministère des Transports:* Robert W. Stephenson, conseiller en matière de politique, Sociétés de la couronne, Transport Canada. *Du ministère de la Justice:* Verner Heiss, conseiller juridique.

*Aussi présent:* De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche.

Lecture de l'ordre de renvoi du mardi 25 juin 1985 est donnée en ces termes:

**IL EST ORDONNÉ**,—Que le projet de loi C-53, Loi visant à autoriser l'aliénation de la Société des transports du nord Limitée, la remise de sa dette envers Sa Majesté et la modification d'autres lois en conséquence, soit déferé au Comité permanent des transports.

Le Ministre et les témoins répondent aux questions.

L'article 1 est réservé.

L'article 2 est adopté.

Article 3

Les Benjamin propose,—Que l'article 3 soit modifié en substituant à la ligne 17, page 1, ce qui suit:

«compte de Sa Majesté, à la Société de développement Inuvialuit et à la Société Nunasi»

Le président exprime des réserves quant à la recevabilité de l'amendement sous le rapport de la procédure, à savoir que celui-ci semble violer le principe du projet de loi dont il a été convenu en deuxième lecture. Toutefois, avec le consentement unanime du Comité, il accepte que l'amendement soit proposé.

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée comme suit: Pour: 4; Contre: 8.

Les Benjamin propose,—Que l'article 3 soit modifié en substituant aux lignes 7 et 8, page 10, ce qui suit:

«ou à un ministère, le contrôle et la gestion.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix par vote à main levée et rejeté comme suit: Pour: 2; Contre: 9.

Darryl Gray propose,—Que l'article 3 soit modifié en insérant à la suite de la ligne 8, page 2, ce qui suit:



“(4) For the purposes of the Income Tax Act, the Income Tax Application Rules, 1971 and the Income Tax Regulations,

(a) the property transferred to the Corporation by subsection (2) is deemed to have been owned by the Corporation throughout the period during which the property was property of Her Majesty administered by the Corporation;

(b) the cost amount to the Corporation of that property, other than any such property that is depreciable property, immediately after the transfer thereof to the Corporation is deemed to be the cost amount thereof to Her Majesty immediately prior to the transfer; and

(c) the adjusted cost base and cost amount to the Corporation of any such property that is depreciable property, immediately after the transfer thereof to the Corporation, are deemed to be the amounts that may reasonably be regarded as the adjusted cost base and cost amount to Her Majesty in respect of the property immediately prior to that transfer.”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Les Benjamin moved,—That Clause 3 be amended by adding immediately after line 11, on page 2, the following:

“(5) The terms and conditions of the sale shall be made public through publication in the Canada Gazette.”

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 3; Nays: 8.

Les Benjamin moved,—That Clause 3 be amended by adding immediately after line 11, on page 2, the following:

“(6) Any purchaser or future purchaser of the shares, assets, property, real or personal, rights or interests of the Corporation shall be bound by the responsibility, subject to approval by the CTC, to continue to provide, as a minimum, the type and level of service that is currently provided by the Corporation.

(7) The Minister shall undertake to

(i) immediately study the effects, both social and economic, of the operation of the Corporation and any projected or proposed changes to the ownership and/or operations of the Corporation.

and (ii) monitor, on a continuing basis

(a) the operations of the Corporation to ensure the compliance with section 3(5) by the owners and operators

and (b) the continuing effects referred to in section 3(6)

(i)

#### DECISION BY THE CHAIRMAN

This amendment by Mr. Benjamin to Clause 3 has far reaching implications. Mr. Benjamin's amendment would put clear responsibility on the purchasers to continue to provide a certain level of service. As well, it would have the Minister monitor the social and economic effects of the proposed changes to the ownership and/or operations of the Corporation.

«(4) Pour l'application de la Loi de l'impôt sur le revenu, des Règles de 1971 concernant l'application de l'impôt sur le revenu et du Règlement de l'impôt sur le revenu:

a) les biens transférés à la Société par le paragraphe (2) sont réputés avoir été la propriété de celle-ci pendant laquelle ils étaient des biens de Sa Majesté gérés par la Société;

b) le coût indiqué pour la Société de ces biens, à l'exception de ceux qui sont amortissables, immédiatement après leur transfert à celle-ci est réputé être le coût indiqué pour Sa Majesté immédiatement avant ce transfert;

c) le prix de base rajusté et le coût indiqué pour la Société de ceux de ces biens qui sont amortissables, immédiatement après leur transfert à la Société, sont réputés être les montants qui peuvent raisonnablement être considérés comme le prix de base rajusté et le coût indiqué pour Sa Majesté à l'égard de ces biens immédiatement avant ce transfert.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

Les Benjamin propose,—Que l'article 3 soit modifié en insérant à la suite de la ligne 8, page 2, ce qui suit:

«(5) Les modalités de la vente seront publiées dans la Gazette du Canada.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix par vote à main levée et rejeté comme suit: Pour: 3; Contre: 8.

Les Benjamin propose,—Que l'article 3 soit modifié en insérant à la suite de la ligne 8, page 2, ce qui suit:

(6) Tout acquéreur, présent ou éventuel, d'actions, d'actifs, de biens meubles ou immeubles, de droits ou d'intérêts de la Société sera tenu, sous réserve de l'approbation de la CCT, de continuer à offrir, et c'est le minimum, le type et la qualité de services couramment offerts par la Société.

(7) Le Ministre s'engage

(i) à étudier immédiatement les effets sociaux et économiques liés à l'exploitation de la Société, et ceux qu'entraîneraient tous changements projetés ou proposés à la propriété ou à l'exploitation de la Société, ou les deux à la fois.

et (ii) à exercer une surveillance continue

a) des opérations de la Société pour s'assurer que les propriétaires et les exploitants respectent l'article 3(5)

et b) des effets permanents dont il est questions à l'article 3(6) (i).

#### DÉCISION DU PRÉSIDENT

L'amendement que M. Benjamin propose d'apporter à l'article 3 a des ramifications profondes. Ledit amendement obligerait en effet les acheteurs à continuer à offrir des services d'une certaine qualité. En outre, cela obligerait le Ministre à surveiller les effets sociaux et économiques qu'entraîneraient les changements proposés à la propriété ou à l'exploitation de la Société.

While the amendment is interesting, it appears to the Chair to clearly go beyond the scope of the Bill and imposes responsibilities not envisaged in this Bill.

Beauchesne's 5th Ed. Citation 773 (1) states:

"An amendment is not in order if it is irrelevant to the Bill, beyond its scope . . .".

I must therefore rule the amendment out of order.

Clause 3, as amended, carried.

Clause 4 carried.

On Clause 5

Darryl Gray moved,—That clause 5 be amended

(a) by adding, immediately after line 40, on page 2, the following:

"(3) for the purposes of the *Income Tax Act*, the amount of any debt, obligation or claim, other than interest owing, forgiven and written off pursuant to this section is deemed to have been repaid in full by the Corporation immediately before it was so forgiven and written off."

(b) by renumbering subclause (3) as subclause (4).

After debate, the question being put on the motion, it was agreed to.

Clause 5, as amended, carried.

Clauses 6 and 7 carried.

On Clause 8

Mr. Benjamin moved,—That Clause 8 be amended by striking out line 22, on page 3, and substituting the following:

"earned in a year in a province or territory is that"

The question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 2; Nays: 7.

Clause 8 carried.

On Clause 9

Mr. Benjamin moved,—That Clause 9 be amended by striking out line 29, on page 3 and substituting the following:

"9. The Official Languages Act continues to"

#### DECISION BY THE CHAIRMAN

This amendment proposes a direct negative to the Clause being studied.

Beauchesne's 5th Ed. Citation 436(1) states

(1) An amendment proposing a direct negative, though it may be covered up by verbiage, is out of order.

The proper course would be for the Member to vote against the Clause.

I must, therefore, rule the amendment out of order.

Clause 9 carried on division.

Bien que l'amendement ne manque pas d'intérêt, il semble clairement dépasser la portée du projet de loi et imposer des obligations que ce dernier n'a pas prévues.

Aux termes du commentaire 773(1) du Beauchesne, cinquième édition:

«Il est interdit au président de recevoir des propositions d'amendement entachés des vices suivants: 1) S'il ne se rapporte pas au projet de loi, ou s'il en dépasse la portée . . . »

Je dois donc déclarer l'amendement irrecevable.

L'article 3, sous sa forme modifiée, est adopté.

L'article 4 est adopté.

Article 5

Darryl Gray propose,—Que l'article 5 soit modifié

a) en insérant à la suite de la ligne 36, page 2, ce qui suit:

«(3) Pour l'application de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, le montant de toute dette, obligation ou créance, à l'exception des intérêts en souffrance, remises et radiées conformément au présent article est réputé avoir été totalement remboursé par la Société immédiatement avant la remise et la radiation.»

b) en substituant au numéro de paragraphe (3) le numéro (4).

Après débat, la motion est mise aux voix et adoptée.

L'article 5, sous sa forme modifiée, est adopté.

Les articles 6 et 7 sont adoptés.

Article 8

Les Benjamin propose,—Que l'article 8 soit modifié en substituant à la ligne 22, page 3, ce qui suit:

«l'année dans une province ou dans un territoire est la proportion»

L'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée comme suit: Pour: 2; Contre: 7.

L'article 8 est adopté.

Article 9

Les Benjamin propose,—Que l'article 9 soit modifié en substituant à la ligne 29, page 3, ce qui suit:

«9. La *Loi sur les Langues officielles* continue»

#### DÉCISION DU PRÉSIDENT

Le présent amendement propose une négation directement de l'article à l'étude.

Aux termes du commentaire 436(1) du Beauchesne, cinquième édition:

«Un amendement proposant une négation directe, même si celle-ci se dissimule sous du verbiage, n'est pas conforme au Règlement.»

Le mieux à faire serait que le député vote contre l'article.

Je dois donc déclarer l'amendement irrecevable.

L'article 9 est adopté avec voix dissidente.

Clause 10 carried.

On Clause 11

Mr. Gray moved,—That Clause 11 be amended by striking out line 38, on page 3, and substituting the following:

“11. Subsections 3(2) and (4) and sections 7 to 10”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 11, as amended, carried.

The Schedule carried.

Clause 1 carried.

The Title carried.

The Bill, as amended, carried.

On motion of Ross Belsher, it was agreed,—That the Committee order a reprint of Bill C-53, as amended, for the use of the House of Commons at the report stage.

**ORDERED**,—That the Chairman report Bill C-53, as amended, to the House of Commons.

At 10:25 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

L'article 10 est adopté.

Article 11

M. Gray propose,—Que l'article 11 soit modifié en substituant à la ligne 36, page 3, ce qui suit:

«11. Les paragraphes 3(2) et (4) et les articles 7 à»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 11, sous sa forme modifiée, est adopté.

L'annexe est adoptée.

L'article 1 est adopté.

Le Titre est adopté.

Le projet de loi, sous sa forme modifiée, est adopté.

Sur motion de Ross Belsher, *il est convenu*,—Que le Comité fasse réimprimer le projet de loi C-53 sous sa forme modifiée, à l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

**IL EST ORDONNÉ**,—Que le président fasse rapport, à la Chambre des communes, du projet de loi C-53 sous sa forme modifiée.

A 22 h 25, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, June 25, 1985

• 2020

**The Chairman:** Order, please.

Are you ready, Mr. Minister? One of the government amendments, I understand as of about five minutes ago, is one of the first that will come up. It is nice to have these before we meet. Mr. Benjamin also has some amendments.

Do you have an opening statement, Mr. Minister?

**Hon. Donald F. Mazankowski (Minister of Transport):** No, I have not.

**The Chairman:** And have you seen Mr. Benjamin's amendments?

**Mr. Mazankowski:** Yes.

**The Chairman:** Do you want to help elucidate the committee with some of your experience and thoughts in a general way on his amendments, or should we wait for clause by clause?

**Mr. Mazankowski:** Clause by clause.

**The Chairman:** We are commencing, members and colleagues, consideration of Bill C-53, An Act to authorize the disposal of the Northern Transportation Company Limited and the forgiveness of its debt to Her Majesty and to amend other Acts in consequence thereof.

On clause 1—*Short Title*

**The Chairman:** Mr. Minister.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, there were a couple of points raised in the debate that I might be able to respond to which may serve to clear up a couple of points that were raised earlier. If it meets with the approval of the committee, I would be prepared to make a few comments.

**The Chairman:** I think that would help our work tonight.

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, I wonder whether the Minister would address the questions that were raised on second reading of the bill so we could save some time when we begin clause-by-clause consideration.

**Mr. Mazankowski:** First of all, may I introduce two individuals who are with me: Bob Stephenson, who has been closely involved in this particular transaction; and Mr. Werner Heiss, legal counsel, who is also quite intimately involved in this particular issue.

Mr. Axworthy raised in his comments this morning the role of the NTCL board of directors with respect to the sale. I think the hon. member would know that the shares are held by the Minister of Transport in trust for Her Majesty. The shareholder is quite free to choose to sell shares directly rather

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 25 juin 1985

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît.

Êtes-vous prêt, monsieur le ministre? On m'a signalé il y a environ cinq minutes que c'est un amendement du gouvernement qui sera l'un des premiers à être déposé. Il est toujours utile de les avoir en main avant de commencer la séance. M. Benjamin a également des amendements.

Avez-vous une déclaration liminaire à faire, monsieur le ministre?

**L'honorable Donald F. Mazankowski (ministre des Transports):** Non.

**Le président:** Avez-vous vu les amendements de M. Benjamin?

**M. Mazankowski:** Oui.

**Le président:** Vous fondant sur votre expérience, voulez-vous donner au Comité votre avis sur ces amendements ou préférez-vous attendre que l'on procède à l'étude article par article?

**M. Mazankowski:** Je préfère attendre l'étude article par article.

**Le président:** Nous commençons donc, messieurs et chers collègues, notre examen du bill C-53, Loi visant à autoriser l'aliénation de la Société du nord limitée, la remise de sa dette envers sa Majesté et la modification d'autres lois en conséquence.

L'article 1—*Titre abrégé*

**Le président:** Monsieur le ministre.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je crois être en mesure de vous fournir quelques explications au sujet d'une ou deux questions soulevées plus tôt dans le débat. Je suis disposé, avec l'assentiment du Comité, à formuler quelques observations.

**Le président:** Je pense que cela nous sera utile.

**M. Axworthy:** Monsieur le président, nous pourrions peut-être demander au ministre de fournir quelques explications sur les questions qui ont été soulevées lors de la deuxième lecture du projet de loi. Nous pourrions ainsi économiser un peu de temps lorsque nous commencerons notre étude article par article.

**M. Mazankowski:** Permettez-moi d'abord de vous présenter les deux personnes qui m'accompagnent: M. Bob Stephenson, qui a participé à cette transaction; et M. Werner Heiss, conseiller juridique, qui s'est également intéressé de près à cette affaire.

M. Axworthy a parlé ce matin du rôle du conseil d'administration de la Société des transports du nord limitée dans cette vente. L'honorable député sait sans doute que c'est le ministre des Transports qui détient les actions au nom de sa majesté. Un actionnaire peut très bien vendre ses parts directement sans

*[Text]*

than through an intermediary. The decision to handle the NTCL sale through the government rather than through the board of directors was essentially, as I understand it, taken by the previous government—which was the former Minister of Transport, Mr. Axworthy—in May 1984.

First Boston (Canada) Limited was retained to provide advice directly to the government in the sale of NTCL. It was understood from that time that the board of directors would be consulted as required during the process, but that the sale would be carried out directly by the government. Recently the powers and duties and responsibilities of the board were assumed directly by the Minister as sole shareholder pursuant to the Canada Business Corporations Act. This is an interim measure to carry the company through the short period until the sale is completed. The board of directors remains officially in existence, but has no liability for any decisions now being taken with regard to the company.

Someone—I am not sure whether it was Mr. Axworthy or Mr. Benjamin—raised the matter of the role of the CTC with respect to the future of the NTCL. The role of the CTC will not change whether the NTCL is owned privately or publicly. The responsibility of the CTC would remain the same to regulate traffic along the Mackenzie River. We do not anticipate there would be any change at all with regards to the regulations.

• 2025

I guess it is fair to say the CTC is currently engaged in hearings on northern transportation. I suspect they will be bringing a report down which may have some bearing on future policy.

Mr. Dingwall, I believe, raised the question of whether or not there were impact studies. There are no published impact studies. I suppose if such studies were to have been undertaken they probably should have been undertaken prior to the offering up for sale of NTCL.

The proposal to privatize NTCL has been common knowledge to most northerners—I guess to every northerner—for many months. The fact that there has not been any huge ground swell of opposition or negative reaction seemed to tell us that local residents do not see a negative impact. I think what they are really concerned about is the assurance of community resupply; and that is going to be undertaken.

Mr. Benjamin, I believe, suggested that the company be split up or that the government retain a portion. I think it was the considered opinion that the company is viable as a unit and that there were interested buyers who had a direct stake in northern affairs, and perhaps this is the time to move away from the kind of paternalistic attitude that has prevailed over time.

*[Translation]*

passer par un intermédiaire. Pour autant que je sache, c'est le gouvernement précédent et le ministre des Transports de l'époque, M. Axworthy, qui a pris, en mai 1984, la décision de procéder directement à la vente de cette société sans passer par son conseil d'administration.

Le gouvernement a demandé à la *First Boston (Canada) Limited* de le conseiller dans la vente de la Société des transports du nord limitée. Il avait été entendu à ce moment-là que le gouvernement consulterait le conseil d'administration au besoin au sujet de cette transaction, mais qu'il effectuerait lui-même la vente. Il y a peu de temps, le ministre, en sa qualité de seul actionnaire, a décidé d'assumer directement les pouvoirs, fonctions et responsabilités du conseil conformément à la Loi sur les corporations commerciales canadiennes. Il s'agit d'une mesure provisoire à court terme qui sera en vigueur jusqu'à la conclusion de la transaction. Le conseil d'administration existe toujours officiellement, mais il n'a aucune responsabilité dans les décisions qui concernent cette société.

Je ne sais pas qui de M. Axworthy ou de M. Benjamin a soulevé la question du rôle du CCT dans l'avenir de la Société des transports du nord limitée. Mais que cette société soit privée ou publique, le rôle du CCT demeure inchangé. Ce rôle consiste à réglementer le trafic sur le Mackenzie, et nous ne prévoyons pas de modifier le règlement.

Le CCT tient en ce moment des audiences sur le transport dans le Nord. Il rédigera sous peu un rapport sur la politique éventuelle dans ce secteur.

C'est M. Dingwall me semble-t-il, qui se demandait si l'on avait fait des études sur l'incidence éventuelle de ces mesures. Eh bien, aucune étude en ce sens n'a été publiée. À mon avis, si des analyses de ce genre avaient été faites, elles l'auraient été avant l'offre de vente de la Société des transports du nord limitée.

Le projet de privatiser la Société des transports du Nord limitée n'est pas depuis bien des mois un secret pour personne, du moins pas pour la grande majorité des résidents du nord. Puisqu'il n'y a pas eu d'opposition systématique ni de réaction négative, nous sommes amenés à conclure que les résidents de la localité ne craignent pas cette mesure. C'est l'approvisionnement de la collectivité qui les préoccupe le plus, et cela ne pose pas de problème puisque des garanties leur seront données.

C'est, je crois, M. Benjamin qui a recommandé que la société doit divisée ou que le gouvernement en conserve une partie. Mais nous sommes arrivés à la conclusion que la société était rentable dans sa forme actuelle et comme nous avons trouvé des acheteurs qui ont des intérêts dans le Nord, nous avons décidé que le moment était bien choisi pour mettre fin à cette attitude de paternalisme qui prévaut depuis tellement longtemps.

## [Texte]

Questions about the assurance to northern residents, particularly in community resupply . . . I can say the consortium that is purchasing NTCL was prepared to include a covenant in the purchase agreement which would promise the continuation of NTCL's existing supply and resupply services.

Mr. Nickerson, I believe, raised the question of what the privatization of NTCL would mean to the future of Hay River. I can respond by saying that Hay River, as he knows, is the main operations base of NTCL for sound reasons, and the sale of NTCL will not change these reasons. However, it would not be fair to impose extensive restrictions on the privatized company about location of its offices. By virtue of its geographic location . . . it is situated very strategically, and I would suspect that would be a matter that would be taken into consideration.

I believe that is all, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Axworthy.

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, I would like to thank the Minister for those answers. I hope he would be prepared to provide some elaboration on some of them.

One of the questions that was not answered but that we did raise this morning was what is the government's commitment to the continuation of the resupply agreement. I believe the present contract is to 1989. There are financial commitments under that; forms of subsidies and supports. Can the government indicate the terms and conditions under which this sale is being made; the commitment it is making to future support proposals to the company under this new regime?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, the commitment to Keewatin remains unchanged and consequently will be carried on right through until 1989 under the same terms and conditions as are in existence now.

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, I am sorry, I did not hear the answer.

**Mr. Mazankowski:** You are talking about Keewatin.

**Mr. Axworthy:** Yes.

• 2030

**Mr. Mazankowski:** Those conditions will remain the same, unchanged, the service we have arrived at under the same terms and conditions up to the year 1989.

**Mr. Axworthy:** Until 1989. Is there any commitment for extension of that agreement, any further demand or response from the proposed purchasers or the government to continue that agreement beyond 1989?

**Mr. Mazankowski:** I am advised that there was nothing requested and nothing offered, but as a matter of public policy the government would clearly have an ongoing interest and of course the CTC would have an ongoing interest in the assurance that the provision of service was in place.

## [Traduction]

Pour ce qui est des garanties offertes aux résidents du Nord en matière de réapprovisionnement de la collectivité . . . Eh bien, je souligne que le consortium qui achète la Société des transports du Nord limitée, est tout à fait disposé à s'engager, par une disposition du contrat d'achat, à maintenir les services d'approvisionnement et de réapprovisionnement actuellement fournis.

C'est M. Nickerson qui a soulevé la question de l'incidence éventuelle de la privatisation de la société pour l'avenir de *Hay River*. A cela, je répondrai seulement qu'il sait parfaitement que *Hay River* est la base principale des activités de la société et ce, pour des raisons fort valables que la vente de la société ne changera pas. Mais il ne serait quand même pas juste d'imposer des servitudes considérables à la nouvelle société privée sur l'emplacement de ses bureaux. Compte tenu de son emplacement géographique . . . c'est un lieu très stratégique, et il ne fait aucun doute à mon esprit que l'on en tiendra compte.

C'est à peu près tout, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Axworthy.

**M. Axworthy:** Monsieur le président, je remercie le ministre pour ses réponses. J'espère qu'il est disposé à nous fournir quelques éclaircissements.

Il y a une question que nous avons soulevée ce matin, mais à laquelle il n'a pas répondu. Je veux parler de l'engagement pris par le gouvernement de poursuivre sa politique de réapprovisionnement. Pour autant que je sache, le contrat actuellement en vigueur est valable jusqu'en 1989. Ce contrat comprend des engagements financiers, une certaine forme de subvention et d'appui. Quels sont les termes et conditions qui régissent cette vente et quelle forme d'appui le gouvernement entend-il proposer à la société dans le cadre de cette nouvelle structure?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, l'engagement envers Keewatin demeure inchangé; les termes et conditions actuelles seront donc appliqués jusqu'à 1989.

**M. Axworthy:** Monsieur le président, je suis désolé, mais je n'ai pas entendu la réponse.

**M. Mazankowski:** Vous parlez de Keewatin.

**M. Axworthy:** Oui.

**M. Mazankowski:** Les termes et conditions régissant ce service demeureront inchangés jusqu'en 1989.

**M. Axworthy:** Jusqu'en 1989. Les acheteurs éventuels ou le gouvernement ont-ils l'intention de poursuivre cet accord au-delà de 1989?

**M. Mazankowski:** Pour autant que je sache, aucune demande ni aucune offre n'ont été faites dans ce sens. Il est cependant de la politique publique du gouvernement et du CCT de veiller à ce que ce service soit fourni.



[Text]

**Mr. Axworthy:** If I might ask the Minister further on that, he indicated that the CTC will still maintain its responsibility for licensing in this area. Is the government planning to issue any special reference or direction to the CTC to govern the kinds of conditions under which the private company may or may operate—such as the one you just elaborated that there has to be a continuation of supply, that there should be some kind of costing order and that the CTC would be in a position to make recommendations related to the continuation of subsidy or not—as a condition of service?

**Mr. Mazankowski:** That may very well be addressed in the overall transportation policy review which we are currently undertaking. Clearly, one of the provisions of that review will be the assurance that in areas where it is deemed necessary for the provision of service from the standpoint of the public interest that provision of service would be provided, and if it is not economically viable the government would undertake to provide assistance in the form of a subsidy to ensure that the continuation of that service was carried out. That would apply not only in the case of the Keewatin region but indeed it would apply in areas, as it now does, where it is deemed to be necessary in the public interest to provide a given service. The government does provide assistance in the form of a subsidy to ensure that this service is provided.

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, I would like to say that point again was unclear as to what the intention of the Minister is in relation to the CTC, whether there would be any special reference made to them as a result of the sale of the company or whether they would simply be required to make application for continuation of the licence.

Could you tell us more explicitly under what conditions the new company would be operating in relation to the regulatory body?

**Mr. Mazankowski:** In precisely the same way as it operates now. The company is being purchased as a going concern and whether it is a private company owned by private ownership or owned by the Government of Canada the same conditions and the same regulatory rules would apply. Nothing is really changing. The fact is that if the NTCL as a Crown corporation decided, in its wisdom, that it wanted to withdraw from providing the Keewatin service, if the board of directors could make that decision—the CTC may have another point of view, or the Minister—it may call upon the government indeed to support it. But we are looking at a period past December 31, 1989, and really the same terms and conditions that apply today and have applied in the past will apply after December 31, 1989.

**Mr. Axworthy:** Okay. I think that is a further elaboration of the point, but the difference, of course, that is in the present conditions it is now a Crown corporation which is also accountable to the same Minister to which the CTC reports. Obviously there is a fundamental change in status at this point in time and therefore of accountability and responsibility, and that is why I am trying to determine what in fact would be the area of responsibility of the CTC.

[Translation]

**M. Axworthy:** J'ai une autre question à poser au ministre à cet égard. Il a dit que la CCT conservera sa responsabilité en matière de licence dans le secteur. Le gouvernement a-t-il l'intention de donner à la CCT des directives précises pour régir les activités de la société privée dans ce secteur? Je pense en particulier à la question de l'approvisionnement dont vous avez parlé plus tôt et à la nécessité d'établir les coûts. Bien entendu, c'est aux sociétés qu'il appartient de formuler des recommandations sur le maintien d'une subvention. Qu'avez-vous à dire à cet égard?

**M. Mazankowski:** Nous en traiterons fort probablement dans le cadre de l'étude globale que nous effectuons à l'heure actuelle sur la politique en matière de transport. Bien entendu, nous tiendrons compte dans cette étude de la nécessité de fournir des services dans certains secteurs où il relève de l'intérêt public de le faire. Qui plus est, le gouvernement s'engagera à fournir des subventions là où il n'est pas rentable pour une société privée de maintenir ce genre de service. Cela ne vaut pas uniquement pour Keewatin, mais aussi pour d'autres secteurs où il relève de l'intérêt public de fournir certains services. Le gouvernement octroie des subventions pour que ces services soient offerts.

**M. Axworthy:** Monsieur le président, je dois dire que je n'ai pas compris exactement les intentions du ministre pour ce qui concerne la CCT. Est-ce que des directives spéciales seront données au CCT à la suite de la vente de cette société ou les responsables de la société devront-ils déposer une demande pour obtenir une prolongation de leur licence?

Pouvez-vous nous expliquer clairement les conditions que devra observer la nouvelle société par rapport à cet organisme de réglementation?

**M. Mazankowski:** Les conditions sont exactement les mêmes qu'à l'heure actuelle. Il s'agit d'une société rentable et l'achat se fait dans ce contexte. Donc, qu'il s'agisse d'une société privée ou d'une société d'État, les mêmes conditions et les mêmes règlements valent. Vous savez, si le Conseil d'administration de la société des transports du Nord limitée décidait, dans sa grande sagesse, en tant que société de la Couronne, de ne plus fournir de services à la région de Keewatin, le CCT ou le ministre pourrait fort bien ne pas partager cet avis. Le gouvernement pourrait alors être invité à fournir un certain appui. Mais nous avons parlé de la période ultérieure au 31 décembre 1989. Les termes et conditions en vigueur aujourd'hui continueront de s'appliquer également après cette date.

**M. Axworthy:** D'accord. Mais il y a un autre aspect dont il faut tenir compte ici, à savoir, que cette société est une société de la Couronne qui est imputable au même ministre que la CCT. La situation est donc très différente pour ce qui est concerne l'imputabilité et la responsabilité, c'est pourquoi j'essaie de définir la responsabilité de la CCT.

## [Texte]

Aside from licensing, would it be involved in calculations of rate structures and so on?

• 2035

What will be the impact of the changes on the private company operating under the regulatory structure?

**Mr. Mazankowski:** The same rules would apply. If there is a tariff structure that is prejudicial to the public interest, clearly the CTC would have a case to consider. If the service were not up to standard and therefore prejudicial to the public interest, it would seem to me that under the rules and regulations of the CTC and the policies of the CTC they would have a case to consider if someone made that complaint. Quite frankly, the application of the rules and regulations by the CTC really does not vary from their application to a Crown corporation or a public corporation.

**Mr. Axworthy:** Perhaps I might ask the question in this way. I think you indicated in your response that a covenant or codicil was being written into the agreement covering the resupply arrangements. Is that accompanied by any form of penalty or sanction if the private company, which no longer is accountable, in a sense, to the Crown, decides for whatever reason that it wants to alter that service, or in fact eliminate the service? What sanction, penalty, response is available at the present time under that covenant to guard in that particular case, the Keewatin case, where there is a monopoly situation, the public interest in this respect?

**Mr. Mazankowski:** It is true I did indicate correctly that covenants were provided for the matter of resupply. While no specific sanctions are written into the agreement, the normal recourse to the courts, the normal recourse under the law, would be provided. I think basically that is all that was considered necessary.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, just further to a response the Minister made to Mr. Axworthy a few minutes ago, I take it that in rates, charges, fees, the Northern Transportation Company, whether under the present or a future ownership, is no different from other transportation organizations. It need only file that new set of rates and charges with the CTC, and then if there is opposition or there are requests for hearings, the CTC may or may not decide to hold them and may or may not approve them. Is that not the case?

**Mr. Mazankowski:** I am advised that under the Transport Act the CTC has to approve the tariff.

**Mr. Benjamin:** More than just the company filing. So it is different from the railway freight rates.

**Mr. Mazankowski:** Right. It is under the provisions of the Transport Act.

**Mr. Benjamin:** Okay.

The second one . . . I raised it briefly earlier today. I was wondering about our proceeding with this matter now, when at the same time the government and this committee have agreed

## [Traduction]

Mis à part l'octroi des permis, est-ce que cet organisme participera à l'établissement des barèmes de taux et ainsi de suite?

Quelle incidence ces changements auront-ils sur les sociétés privées qui sont assujetties à ces règlements?

**M. Mazankowski:** Le même règlement continue de s'appliquer. S'il existe un barème contraire à l'intérêt du public, la CCT devra se pencher sur le cas. Si le service offert est contraire à l'intérêt du public et ne répond pas aux normes, la CCT, au nom de sa politique et de ses règlements, devra examiner l'affaire, surtout si quelqu'un porte plainte. Mais les règles et règlements de la CCT s'appliquent exactement de la même façon à une société de la Couronne.

**M. Axworthy:** Laissez-moi poser la question d'une autre façon. Vous avez dit, dans votre réponse, qu'un accord ou codicille allait être inséré dans les ententes concernant le réapprovisionnement. Est-ce qu'une amende est prévue pour le cas où une société privée qui n'est plus responsable devant la Couronne, pour ainsi dire, décidait, pour quelque raison que ce soit, de modifier les services qu'elle offre ou même d'y mettre fin? Quelles sont les amendes prévues à l'heure actuelle lorsqu'il y a un monopole, comme dans le cas de Keewatin, pour protéger les intérêts du public?

**M. Mazankowski:** En effet, j'ai dit que des accords allaient être conclus pour assurer le réapprovisionnement. Même si aucune amende précise n'a été prévue dans le règlement, il existe quand même le recours normal aux tribunaux en application de la loi. On n'a pas jugé utile de prévoir autre chose.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'en conclus, d'après la réponse que le ministre a faite à M. Axworthy il y a quelques instants, que la Société des transports du Nord limitée n'est en rien différente des autres sociétés de transports du point de vue des taux, frais et honoraires. Cette société peut tout simplement déposer ses nouveaux taux et frais auprès de la CCT ou s'il y a des objections ou des demandes d'audiences, c'est à la CCT qu'il appartient de décider de la marche à suivre. C'est bien cela?

**M. Mazankowski:** On m'informe que le tarif doit être approuvé par la CCT en application de la Loi sur les transports.

**M. Benjamin:** Donc, il ne suffit pas que la société dépose son barème. La situation est donc un peu différente de celle des taux de transport de marchandises par chemin de fer.

**M. Mazankowski:** C'est exact. Mais vous trouverez tout cela dans la Loi sur les transports.

**M. Benjamin:** D'accord.

J'ai une autre question à poser. Je l'ai abordée brièvement déjà aujourd'hui. Je me préoccupe un petit peu de la façon dont nous procédons puisque le gouvernement et le Comité ont

[Text]

to travel in the north and hold hearings on all aspects of northern transportation. By the time the committee gets around to that this could well be a *fait accompli* and in place. Was it the Minister's and the government's view that we should still proceed with that even though there may be a new owner running the operation of Northern Transportation? I was under the impression a month or two ago, when it was being mooted that we must travel into the north, that it was part and parcel of the sale of NTCL that we would go up there and find out what the people up there thought, and it was part and parcel of Parliament dealing with this whole issue of the sale of NTCL.

• 2040

I take it the Minister does not view it in that manner. You expect that we are going to go up and investigate transportation in the north in any case.

**Mr. Mazankowski:** While water transportation in the north is very important, there are other important elements in transportation such as air and roads. I think the only point I could make is that in what you have here there is really no change in terms of the mandate for the Northern Transportation Company Limited, other than the fact that you are going to have ownership vested in northern Canada. With the ownership vested in northern Canada I suspect that the owners would certainly be very keen and eager to improve the service and to provide the kind of leadership and expertise for the further development of the corporation not only to enhance its viability but indeed to provide better, more secure service to northerners. I would certainly suggest that perhaps the new ownership would be very pleased to meet with the committee to take advantage of the wealth of wisdom and knowledge that is assembled around this table.

**Mr. Benjamin:** A final one, Mr. Chairman.

Even though it may sound hypothetical at the moment, it is always a possibility, no matter how slim. Is there any requirement upon the purchasers, in the event they wanted to take in other partners, like the Dene groups, or in the event they wanted to sell or to take in other part owners or sell out the whole thing...? Will the requirements and the covenants in place as between the Minister in right of Her Majesty and the present purchasers pass on to any subsequent purchasers or new partners coming in, or is it a case of once this is done it is done and they can do whatever they like?

**Mr. Mazankowski:** First of all, we would in fact encourage the consortium to attract other northerners to participate, and particularly the Dene. We would certainly think that would be an ideal situation.

But, to answer the other part of your question, the purchaser would not be able to assign any rights or responsibilities—whether they be covenants, rights, privileges or responsibilities—without the concurrence of the government.

**Mr. Benjamin:** And that is what is in the legislation?

**Mr. Mazankowski:** Right.

[Translation]

décidé d'aller dans le Nord tenir des audiences sur tous les aspects du transport dans cette région. Mais, d'ici que le Comité ait le temps de faire tout cela, nous risquons de nous trouver devant le fait accompli. Est-ce que le ministre et le gouvernement souhaitent que nous nous poursuivions, même si c'est un nouveau propriétaire qui exploite la Société des transports du Nord limitée? Lorsqu'il a été question que nous allions dans le Nord, il y a un ou deux mois, j'avais l'impression que cela avait directement trait à la vente de la Société des transports du Nord limitée. Je croyais que notre but était d'aller voir ce qui se passait et ce que le public pensait. Il s'agissait, d'après moi, d'une façon pour le Parlement de contrôler la vente de cette société.

J'en conclus que ce n'est pas ainsi que le ministre envisage la chose. Vous vous attendez à ce que nous allions de toute façon dans le Nord faire enquête sur le transport.

**M. Mazankowski:** Bien que le transport maritime soit un mode de transport important dans le Nord, il y en a d'autres qui sont également très importants, tels les transports aériens et routiers. Enfin, le seul point que je puisse faire valoir, c'est qu'ici, en réalité, il n'y a aucune modification au mandat de la Société des transports du Nord limitée, outre le fait que le propriétaire se trouvera maintenant dans le Nord du Canada. Parce que les propriétaires se trouveront dans le Nord du Canada, j'ai l'impression qu'ils chercheront à améliorer le service, à faire preuve d'initiative et de compétence pour assurer l'avenir de la société, c'est-à-dire non seulement pour augmenter sa rentabilité, mais aussi pour offrir un service meilleur et plus sûr aux habitants du Nord. Je peux affirmer sans crainte que les nouveaux propriétaires seront sans doute très heureux de rencontrer les membres du Comité afin de profiter de la sagesse et des connaissances réunies autour de cette table.

**M. Benjamin:** Une dernière question, monsieur le président.

Bien que cela semble hypothétique pour l'instant, c'est une possibilité, si mince soit-elle. Les acheteurs devront-ils, s'ils recherchent des associés, comme le groupe Oene, ou s'ils veulent vendre à d'autres ou s'associer à d'autres propriétaires, ou même vendre toute l'affaire...? Y aura-t-il des exigences et des conditions dans l'entente entre le ministre, du chef de sa Majesté, et les acheteurs actuels, afin que tout acheteur ou associé éventuel? Ou s'agit-il d'un contrat définitif auquel rien ne peut être changé, les acheteurs pensant faire ce qu'ils veulent?

**M. Mazankowski:** Tout d'abord, nous aimerions en fait encourager le consortium à s'attirer la participation d'autres habitants du Nord, et particulièrement des Dènes. Nous estimons certainement que c'est la situation idéale.

Toutefois, pour répondre à l'autre partie de votre question, l'acheteur ne pourrait se départir d'aucun droit ni responsabilité, qu'il s'agisse d'entente, de droits, de privilèges ou de responsabilités, sans que le gouvernement ne l'accepte.

**M. Benjamin:** C'est dans le projet de loi?

**M. Mazankowski:** Oui.



[Texte]

**Mr. Benjamin:** All right.

That is all I have for the moment, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Nickerson.

**Mr. Nickerson:** Thank you, Mr. Chairman.

I have a number of questions that do not fit under any particular clause. Maybe I will start with the easiest one.

It has always puzzled me and a lot of other people in my constituency as to why First Boston Corporation, an American firm, was chosen to be the agent of the government in the sales exercise.

**Mr. Benjamin:** By the previous administration.

**Mr. Nickerson:** By the previous administration, but the present Minister, whether he likes it or not, has to answer presumably for the previous administration. I wonder why First Boston was chosen.

**Mr. Mazankowski:** Well, that is right. They were appointed by the previous administration and they had developed a very excellent grasp of the operations of the company. I think they are a competent organization. They operate out of Toronto with a very strong Canadian component. We believe that because they were involved from the beginning it would be counterproductive, first of all, to look for anyone else and, secondly, because of the fact that we felt they were doing an excellent job in providing the kind of necessary liaison and advice that we felt was necessary as a government. We have, quite frankly, found their performance to be of the very highest quality and standard.

• 2045

**Mr. Nickerson:** I can well understand, Mr. Chairman, why you did not want to switch horses in mid stream, but some of the reports I have been receiving are not quite as favourable as those that the Minister appears to have been receiving.

My next question, and this question was asked by several members earlier on today: Is it possible for us to have a copy of the sales agreement? It would be preferable to have the three bids. If we cannot have all three, at least we would like to know what the Government of Canada is entering into on behalf of members of Parliament and Canadian citizens. Is it possible to have that sales agreement tabled?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I would dearly love to do that, but it is, I guess, technically and legally impossible and certainly not appropriate to disclose the details before the deal is actually signed. We are sort of caught in a catch-22; we really cannot sign until we have the legislation. It is a commercial transaction and I can only say that I am certainly prepared to disclose all the information after the deal is completed.

We believe it was important to have the best advice to analyse and ensure that we were getting the best deal, not only from a standpoint of the covenants and the resupply, and the

[Traduction]

**M. Benjamin:** Très bien.

C'est tout ce que je voulais dire pour l'instant, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Nickerson.

**M. Nickerson:** Merci, monsieur le président.

J'ai plusieurs questions qui ne visent aucune disposition particulière. Peut-être puis-je commencer par la plus facile.

Je me suis toujours demandé, comme d'ailleurs un grand nombre d'habitants de ma circonscription, pourquoi on a choisi une société américaine, la *First Boston Corporation* pour agir comme agent du gouvernement dans la vente.

**M. Benjamin:** C'est l'administration précédente.

**M. Nickerson:** C'est l'administration précédente, mais le ministre actuel, que cela lui plaise ou non, doit, présume-t-on, répondre des actions de l'administration précédente. Je me demande pourquoi on a choisi *First Boston*.

**M. Mazankowski:** En effet. C'est l'administration précédente qui les a nommés; et l'entreprise avait acquis une très bonne connaissance des activités de la société. C'est une société compétente, dont le bureau se trouve à Toronto, et qui emploie un pourcentage élevé de Canadiens. Comme ils ont participé aux travaux dès le début, nous avons estimé que cela ne nous avancerait pas de chercher quelqu'un d'autre; ensuite, à notre avis, la *First Boston* a fait un excellent travail, elle a parfaitement assuré la liaison et fourni les conseils que le gouvernement attendait d'elle. Très franchement, nous avons constaté que leur travail était de la plus haute qualité.

**M. Nickerson:** Je peux très bien comprendre, monsieur le président, qu'on ne veuille pas changer de cheval en cours de route, mais certains rapports qui me sont parvenus ne pas tout à fait aussi favorables que le ministre semble le dire.

Ma prochaine question a déjà été posée par plusieurs députés plus tôt aujourd'hui: est-il possible de nous donner copie du contrat de vente? Il serait préférable d'avoir les trois soumissions. Si nous ne pouvons pas avoir les trois, au moins nous aimerions savoir dans quoi le gouvernement du Canada s'embarque au nom des députés et des citoyens canadiens. Est-il possible de faire déposer le contrat de vente?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'aimerais pouvoir le faire, mais je pense que c'est techniquement et juridiquement impossible, il ne convient certainement pas de divulguer les détails de l'entente avant qu'elle soit signée. Nous sommes pour ainsi dire coincés; nous ne pouvons pas signer tant que nous n'aurons pas de loi. Il s'agit d'une transaction commerciale, tout ce que je peux dire, c'est que je suis disposé à divulguer tous les renseignements une fois la transaction terminée.

Nous avons cru important d'obtenir les meilleurs conseils afin d'analyser la situation et de conclure la meilleure affaire possible, en ce qui concerne non seulement l'entente, le

*[Text]*

interests of the North, but also in terms of dollars to the Crown. And the combined components of that brought us to the position that the IDC-Nunasi consortium was the best offer.

**Mr. Nickerson:** So I take it, once legislation is passed and the sales agreement has been finalized, then, that legally binding agreement will be made public.

**Mr. Mazankowski:** That is correct.

**Mr. Nickerson:** What mechanism will be used for the making of that public?

**Mr. Mazankowski:** I presume that after the deal is signed and consummated it would naturally be in the public interest to make it public. I am not sure what avenue is most appropriate, but whatever avenue is the most appropriate, that is what we will do.

**Mr. Nickerson:** I was asking that question mainly in reference to one of the motions put forward by Mr. Les Benjamin, who wants it published in the *Canada Gazette*. I am quite willing to accept the word of the Minister, that he will make it public one way or another.

**Mr. Mazankowski:** I can assure you, Mr. Nickerson, after the deal is signed, I would be very pleased to invite you up to beautiful Tower C to go through all the details... I am sort of caught in this situation: my advisers tell me it would be inappropriate at this time to disclose. Most people know me around here as a very forthcoming individual, and I am sorry that I cannot provide that information at this time.

**Mr. Nickerson:** I wonder if we could be told exactly where Trimac fits into the picture. Are they going to end up with any part of NTCL at all? Do you share my suspicion that they have their eyes on the Grimshaw Trucking operating authorities? Where exactly does this organization fit into the picture?

**Mr. Mazankowski:** I believe they provide some management advice. I think you would agree that Trimac has a very distinguished record in the transportation business. It is a large, diversified Calgary-based company. It is very well respected. They are only involved to the extent that they have been providing some managerial and administrative advice. I do not believe it is contemplated that Trimac become actively involved as a participant. It is certainly not part and parcel of the deal.

• 2050

**Mr. Nickerson:** I have another question involving what might happen once the deal is consummated. The IDC is mixed up with the ILA, the IRC and all these other organizations that sprang from the COPE organization. Within this family of corporations and bodies corporate of one kind or another, a lot of oil and gas land is owned in the Delta area. Apparently companies are interested in acquiring oil and gas rights on ILA land or getting access over that part of the land where certain surface rights, if not the subsurface rights, are vested in one of those organizations. They have been told, if you want to do that... We own a little airline over there. We

*[Translation]*

réapprovisionnement et les intérêts du Nord, mais aussi l'aspect financier. Pour toutes ces raisons, nous avons estimé que le consortium IDC-Nunasi faisait la meilleure offre.

**M. Nickerson:** J'en conclus donc, qu'une fois le projet de loi adopté et le contrat de vente signé, cette entente, qui nous lie juridiquement, sera rendue publique.

**M. Mazankowski:** En effet.

**M. Nickerson:** Quel mécanisme allez-vous utiliser pour la divulgation?

**M. Mazankowski:** Je présume qu'une fois la transaction signée et complétée, il sera tout naturellement de l'intérêt public de faire connaître l'entente. Je ne sais pas quel est le meilleur moyen, mais quoi qu'il en soit, nous le ferons.

**M. Nickerson:** Je posais la question en pensant à l'une des motions présentées par M. Les Benjamin, qui veut que l'affaire soit publiée dans la *Gazette du Canada*. Je suis prêt à accepter la parole du ministre.

**M. Mazankowski:** Je puis vous garantir, monsieur Nickerson, qu'une fois l'affaire signée, je serai des plus heureux de vous inviter à la belle tour C afin d'examiner tous les détails... je suis un peu coincé dans cette affaire: mes conseillers me disent qu'il ne convient pas que la chose soit rendue publique maintenant. La plupart des gens ici savent que je suis très direct, et je regrette ne pas pouvoir donner les renseignements maintenant.

**M. Nickerson:** Pourrait-on me dire exactement ce que vient faire Trimac dans cette affaire. Est-ce que Trimac va obtenir la moindre part de STNL? Soupçonnez-vous, comme moi, que cette entreprise a l'œil sur les responsables de *Grimshaw Trucking*? Quel est le rôle exact de cette entreprise?

**M. Mazankowski:** Je crois qu'elle agit comme conseiller en gestion. Vous conviendrez que Trimac a fait ses preuves dans le monde des transports. C'est une grande entreprise très diversifiée qui est installée à Calgary. Elle est très respectée. Sa participation a consisté à donner certains conseils de gestion et d'administration. Je ne crois pas qu'on prévoie que Trimac deviendra un participant actif. Cela n'entre certainement pas dans le cadre de la transaction.

**M. Nickerson:** J'ai une autre question sur ce qui pourrait se passer une fois la transaction conclue. La SDI a des liens avec l'ILA, la IRC et tous les autres organismes issus de la CEDA. Cette famille de sociétés et d'organismes est propriétaire de vastes terrains pétrolières et gazifères dans la région du Delta. Il semble que des sociétés aimeraient acquérir des droits pétroliers et gazifères sur les terres de l'ILA ou avoir accès à une partie des territoires où l'un de ces organismes détient déjà certains droits de surface ou même des droits souterrains. On leur a dit, si vous voulez le faire... Nous sommes propriétaires d'une petite société d'aviation là-bas. Nous aimerions être

## [Texte]

would like you to ship your goods on our airline. It is intimated that if they do not, if they use another common carrier, then then are not going to have the right to go over that land or they are not going to have the right to drill an oil or gas well on that land.

There is a little bit of apprehension that the same might apply with respect to this particular shipping company, that if people want to drill on COPE land, for want of a better word, they will be told to ship the stuff on NTCL, rather than choose another common carrier. What opinion does the government take with regard to this type of activity? Is there anything in the agreement that would stop that from taking place?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I wonder if I might have Mr. Stephenson answer that question.

**Mr. Robert W. Stephenson (Policy Adviser, Crown Corporations, Transport Canada):** We certainly have no indication from the purchasers that they plan on that sort of activity. If they did, it would be a problem for the CTC to adjudicate. It would be a problem of discrimination in carriage between common carriers, and the CTC would have jurisdiction over that.

**The Chairman:** Is that all, Mr. Nickerson?

**Mr. Nickerson:** I had a few other questions.

**The Chairman:** Are they really germane to the bill? You are very involved in this, so I will allow you a couple of more questions. You will have a chance for questions as we get into clause by clause, I am sure.

**Mr. Nickerson:** The questions that I am asking now, with your permission, sir, do not really fit under any one particular clause.

**The Chairman:** I appreciate that.

**Mr. Nickerson:** I will try to be as quick as possible.

I was very pleased to hear the Minister say that he would encourage the incorporation of other partners into the new NTCL. Does he know of any negotiations that are presently taking place with respect to possible new partners?

**Mr. Mazankowski:** I am advised that both the Dene and the Métis have been invited to participate. We certainly encourage that and have made it very clearly known that we would welcome that kind of involvement. We are not aware, as of this point in time, just what the state of those discussions and negotiations are.

**Mr. Nickerson:** Now, will the existing Water Transport Committee licences all be carried over in their present form? Or, will there be any change to the licences when the deal takes place?

**Mr. Mazankowski:** The licensing will carry on as the 1985—I think it is renewable on a year to year basis. I would think perhaps there may very well be some disposition to lengthen the term of that licence. From a standpoint of creating a greater degree of stability and continuity, and to ensure that investment plans would not be inhibited by the

## [Traduction]

chargés du transport de votre matériel. On laisse entendre que si elles refusent ces services, si elles utilisent un autre transporteur, on ne leur donnera pas le droit de passage sur ces territoires ni celui de forer des puits de pétrole ou de gaz sur cette terre.

On craint que la même chose ne se produise avec cette société de transport maritime, que si l'on veut faire du forage sur les territoires de la CEDA, faute d'un meilleur terme, il faudra utiliser les services de la STNL de préférence à un autre transporteur. Comment le gouvernement voit-il ce genre d'activité? Y a-t-il quelque chose dans l'entente qui puisse freiner ce genre de chose?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, peut-être puis-je demander à M. Stephenson de répondre.

**M. Robert W. Stephenson (conseiller en politique, Société de la Couronne, Transport Canada):** Les acheteurs ne nous ont certainement pas donné l'idée qu'ils avaient l'intention de s'adonner à ce genre d'activité. Il reviendrait à la CCT de se prononcer. En effet, cela deviendrait une question de discrimination entre transporteurs aériens, et c'est la CCT qui a compétence en la matière.

**Le président:** Est-ce tout, monsieur Nickerson?

**M. Nickerson:** J'ai quelques autres questions.

**Le président:** Est-ce qu'elles portent vraiment sur le projet de loi? La question vous intéresse énormément; donc je vais vous permettre de poser encore quelques questions. Vous aurez aussi la possibilité d'en poser d'autres lorsque nous passerons à l'étude article par article.

**M. Nickerson:** Les questions que je pose maintenant, avec votre permission, monsieur, ne visent pas vraiment une disposition particulière.

**Le président:** Je comprends.

**M. Nickerson:** Je vais essayer d'être aussi rapide que possible.

J'ai été très heureux d'entendre le ministre dire qu'il encouragerait la nouvelle STNL à incorporer d'autres associés. Sait-il si des négociations sont actuellement en cours afin de trouver de nouveaux associés?

**M. Mazankowski:** On me dit que l'on a invité les Dene et les Métis à participer. Nous encourageons tout à fait ce genre d'initiative et nous avons très clairement fait savoir que nous serions heureux de ce genre de participation. En ce moment, nous ne savons pas au juste où en sont ces discussions et ces négociations.

**M. Nickerson:** Est-ce que les permis de transport d'eau seront tous repris dans leur forme actuelle? Ou seront-ils modifiés une fois la transaction conclue?

**M. Mazankowski:** La délivrance des permis se fera comme en 1985—je crois qu'ils sont renouvelables, tous les ans. Il se peut fort bien que nous soyons enclins à prolonger le terme de ce permis. Afin d'atteindre plus de stabilité et de continuité et de ne pas gêner les projets d'investissement par un permis de courte durée, il me semble tout à fait approprié que l'on songe



*[Text]*

short duration of a licence, it would seem to me only appropriate that consideration be given to a larger term rather than a shorter term. But as it now stands, that would require other legislative change, which may very well be entertained through a different avenue.

• 2055

**Mr. Nickerson:** I think a lot of other water carriers would like the same arrangement.

Another question dealing with licences: is there anything in the agreement, either expressed or implied, that would restrict licences issued to other carriers?

**Mr. Mazankowski:** No.

**Mr. Nickerson:** The final question deals with the existing management of NTCL. There is a rumour on the street that not too long ago a deal was negotiated between the management of NTCL and itself, those individuals ensuring that they would remain the management, or if that was ever changed, it would cost a lot of money to buy them off. Is there any such agreement with the management of NTCL?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I am advised that the current management has a contractual arrangement with the company and that those contracts would be carried through with the change of ownership.

**Mr. Nickerson:** When was this management agreement entered into?

**Mr. Mazankowski:** March, I am told.

**Mr. Nickerson:** When a body of people are there as management of a Crown corporation and they understand the government is trying to privatize that corporation, and then they enter into an agreement with themselves, a sweetheart deal, a long-term management contract—presumably that is what it is—just a matter of a few months before the privatization takes place, is that right? Is that acceptable to the Government of Canada? Did the owners of the company not tell the existing management that this is something they should not do; they ought not to do; it is not in the public interest?

**Mr. Mazankowski:** My understanding is that these are short-term contracts. They are contracts that are quite common in the private sector as well as the government sector. I do not believe there is anything illegal or underhanded. I think it is perfectly appropriate.

**Mr. Nickerson:** I do not.

**Mr. Mazankowski:** There are some who are concerned, Mr. Chairman, about the management. I think that was raised today in the course of the debate. It is something that the new owners are clearly apprised of, clearly aware of.

**Mr. Benjamin:** Just to follow up a question I asked the Minister earlier, when I put the question to him, no matter how hypothetical it might be, about the event of new partners coming in or the present purchasers selling out or what not, did I hear the Minister right that the bill provides for the present

*[Translation]*

à prolonger le terme plutôt qu'à le raccourcir. Toutefois, dans les circonstances actuelles, il faudrait d'autres modifications législatives, lesquelles pourraient fort bien être apportées par d'autres moyens.

**M. Nickerson:** Je crois qu'un grand nombre d'autres transporteurs d'eau aimeraient bénéficier des mêmes dispositions.

Une autre question qui porte sur les permis: y a-t-il quoique ce soit dans l'entente, explicitement ou implicitement, qui limite la délivrance de permis aux autres transporteurs?

**M. Mazankowski:** Non.

**M. Nickerson:** Ma dernière question porte sur la direction actuelle de la STNL. Selon certaines rumeurs, la direction de la STNL aurait récemment négocié une entente avec la STNL afin qu'elle reste en place, les responsables actuels assurant que si on voulait se débarrasser d'eux, il en coûterait assez cher. Y a-t-il une telle entente avec la direction de la STNL?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, on me dit que la direction actuelle a une entente contractuelle avec la société et que ces contrats resteront en vigueur malgré le changement de propriétaire.

**M. Nickerson:** Quand a-t-on conclu cette entente sur la direction?

**M. Mazankowski:** Au mois de mars, me dit-on.

**M. Nickerson:** Lorsque des responsables, à la direction d'une société de la Couronne, savent que le gouvernement essaie de privatiser cette société et concluent ensuite une entente avec eux-mêmes, un bon petit contrat de gestion à long terme—je présume que c'est de quoi il s'agit—à peine quelques mois avant la privatisation, n'y a-t-il rien à redire? Le gouvernement du Canada accepte-t-il ce genre de chose? Les propriétaires de la société n'ont-ils pas dit à la direction actuelle que ce n'est pas le genre de chose que l'on fait, qu'ils ne devraient pas le faire, que ce n'est pas dans l'intérêt public?

**M. Mazankowski:** Pour autant que je sache, il s'agit de contrats à court terme. Ce genre de contrat est tout à fait normal dans le secteur privé ainsi que dans le secteur gouvernemental. Je ne crois pas qu'il y ait là quoi que ce soit d'illégal ou de perfide. Je crois que c'est tout à fait correct.

**M. Nickerson:** Moi pas.

**M. Mazankowski:** Certains s'inquiètent, monsieur le président, de la direction. Je crois qu'il en a été question aujourd'hui au cours des discussions. Les nouveaux propriétaires sont parfaitement au courant, parfaitement renseignés.

**M. Benjamin:** Pour revenir à une question que j'ai posé au ministre plus tôt, même si elle est hypothétique, le ministre a-t-il bien affirmé que les acheteurs actuels devaient obtenir son autorisation s'ils envisageaient de vendre ou de s'adjoindre des associés? Je ne trouve rien à ce sujet dans le projet de loi.

[Texte]

purchasers to have to get the approval of the Minister? I cannot find it in the bill.

**Mr. Mazankowski:** No. I think you said it was in the bill, and I did not say yes or no. It forms part of the agreement.

Your researcher is as sharp in 1985 as he was in 1984.

**Mr. Benjamin:** Then as part of the agreement they would have to come back to you. If it is not in the bill, then it means Order in Council, under clause 3. It is nowhere else in the bill.

**Mr. Mazankowski:** Yes.

• 2100

**The Chairman:** I think, gentlemen, we have had enough of this general discussion, because some of these points are going to come up when we get into clause by clause. I am going to stand clause 1 which is very short, just the title. It is the one that you can comment generally on. So, gentlemen, I am standing clause 1 and calling clause 2.

Clause 1 allowed to stand

Clause 2 agreed to

On clause 3—*Sale of Shares*

**The Chairman:** On clause 3 we have two amendments. The members have the amendments.

There is one moved by Mr. Benjamin which will be considered first, because it comes in order first, and then there is one that was presented to the Chair just as the Minister walked into the room. But first, Mr. Benjamin, would you please move your amendment, and then we will have discussion on it.

**Mr. Benjamin:** I move that Bill C-53, An Act to authorize the disposal of the Northern Transportation Company Limited and the forgiveness of its debt to Her Majesty and to amend other Acts in consequence thereof is amended in subclause 3.(1) by striking out line 17, on page 1, and the following substituted therefor:

the Minister in trust for Her Majesty, to the Inuvialuit Development Corporation and the Nunasi Corporation.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, I can tell you now from the Chair, I have some problems with this amendment. The reason I have some problems with it is it is very clear to me—but I want discussion, not to cut it off, and other members may want to contribute—that the clause as it presently stands—and you raised this in your general question to the Minister—confines the terms and conditions of the sale in effect to the Cabinet, to the Governor in Council, holding the property in trust for Her Majesty, but in adding to it you are restricting that principle that was passed in second reading and pinpointing who the shares are going to be held in trust for: in trust for Her Majesty for the Inuvialuit Development Corporation and the Nunasi Corporation.

The reason I think it is more relevant than perhaps it might appear, because I gather these are the present potential

[Traduction]

**M. Mazankowski:** Non. C'est vous qui avez affirmé que c'était dans le projet de loi; pour ma part, je n'ai répondu ni oui ni non. Cela fait partie de l'entente.

Votre recherchiste est aussi futé en 1985 qu'en 1984.

**M. Benjamin:** Donc dans le cadre de l'entente, il faudrait qu'ils reviennent vous voir. Si ce n'est pas dans le projet de loi, cela signifie donc un décret en Conseil, au terme de l'article 3. Il n'y a rien d'autre dans le projet de loi.

**M. Mazankowski:** Oui.

**Le président:** Messieurs, trêve de discussion, puisque de toute façon certaines de ces questions seront débattues au moment de l'étude article par article. Je vais réserver l'article 1 qui est très court, car c'est le titre. Cet article se prête à des remarques générales. Je réserve l'article 1 donc et je mets l'article 2 en délibération.

L'article 1 est réservé

L'article 2 est adopté

L'article 3—*Vente d'actions*

**Le président:** Les membres du Comité proposent deux amendements à l'article 3.

Nous étudierons tout d'abord celui de M. Benjamin, car il vient avant, et j'en ai un autre qui a été déposé juste comme le ministre entrait dans la salle. Monsieur Benjamin, pouvez-vous présenter votre amendement, dont nous parlerons ensuite.

**M. Benjamin:** Je propose que le Bill C-53, loi visant à autoriser l'aliénation de la Société des transports du nord limitée, la remise de sa dette envers Sa Majesté et la modification d'autres lois en conséquence soit modifié au paragraphe 3(1) par la suppression des lignes 16 et 17, page 1, et leur remplacement par ce qui suit:

Société qu'il détient en fiducie pour le compte de Sa Majesté, à la Société de développement Inuvialuit et à la Société Nunasi.

**Le président:** Monsieur Benjamin, je puis vous dire tout de suite que le président voit des inconvénients à cet amendement. M'explique: je ne veux pas interdire ici la discussion et les autres membres du Comité voudront peut-être ajouter quelque chose, mais il est très clair à mon avis que cet article, au sujet duquel vous avez posé une question au ministre, décrit les conditions et les modalités d'une vente au Cabinet, au Gouverneur en Conseil, qui actuellement détient cette propriété en fiducie pour le compte de Sa Majesté. Cependant vous ajoutez quelque chose qui restreint ce principe, qui a été adopté lors de la deuxième lecture, et vous précisez que ces actions devront être détenues en fiducie pour le compte de Sa Majesté et des Sociétés Inuvialuit et Nunasi.

Mon intervention est peut-être encore plus à propos qu'elle ne semble, étant donné que ces deux sociétés sont actuellement

[Text]

purchasers, is what happens to this bill and all the deliberations of this committee if some time between now and June 28—Friday—something happens to the potential sale and there is another potential purchaser who comes along. Certainly that means it would have to go through this whole exercise again; whereas the principle of the bill is that the Cabinet can decide.

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, the amendment has to do with the Minister in trust. The questions I raised earlier with the Minister were if the present purchaser were to decide to take in partners or to sell to someone else, then the Minister by Order in Council may approve or disapprove. All this amendment does is specify what the Minister has already announced in public statements, and which is already in the agreement of sale. All this does is to specify who the purchasers are in the first instance, without going anything further than that.

I think this even offers some protection for the Minister should, in the highly unlikely event at the eleventh hour, the purchasers to the agreement for sale decide to back out at the last minute and leave the Minister high and dry. I do not see any conflict whatsoever in terms of the amendment being in order. I would like to hear the views of the Minister on this one. I have not sensed any problem with it from him or anybody else.

• 2105

**The Chairman:** I just threw out the quandry the Chair had. You make a good point, Mr. Axworthy, and perhaps the Minister will want to comment. I, from the Chair's point of view, was just looking at it from that remote possibility you mentioned, that something does happen between now and the eleventh hour and somebody else comes around the pike. Do you not restrict the hands of the Minister by this type of amendment?

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, I would like to make two observations. First, on the amendment itself, I think it does incorporate the principle we talked about this morning, that in bringing an enabling bill before Parliament on the sale of a Crown corporation it is very important that it not be an open-ended bill but one that is specifically attached to a purchase. Otherwise it really makes that provision of the sale of Crown corporations quite meaningless, because it means you simply give *carte blanche* and the government can go off and you do not have the opportunity, therefore, to examine the effectiveness or efficacy of that sale.

In this specific case it is a good example. The initial terms we set forward for the sale of NTCL were that it be offered for sale to northern Canadians, in particular those of native organizations. Obviously the support we offered to the bill today was predicated on that taking place. If at the last moment they got switched, it would certainly change the basic rationale and basis on which Parliament decided. So it would seem to me Mr. Benjamin has offered a useful amendment. It specifies specifically the purchaser; and in this case the purchaser represents the kind of principle that was put forward

[Translation]

des acheteurs potentiels; on peut se demander ce qu'il adviendra des dispositions du projet de loi et de toutes nos discussions en comité si entre aujourd'hui et le vendredi 28 juin, quelque chose de nouveau se produit et un autre acheteur potentiel se présente. Cela signifie certainement que nous devrons certainement reprendre tous nos travaux, alors que, dans son principe, le projet de loi prévoit que c'est le cabinet qui peut décider.

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, la modification vise le ministre qui détient la propriété en fiducie. Quand j'ai parlé de la question au ministre, j'ai dit que si l'acquéreur actuel décidait de trouver d'autres associés ou de vendre des actions à quelqu'un d'autre, le ministre pourrait par décret du Conseil donner son approbation ou la refuser. Cet amendement ne fait que préciser ce que le ministre a déjà annoncé publiquement et ce qui se trouve déjà dans la promesse de vente. L'amendement ne fait que préciser qui sont les acheteurs au départ et ne va pas plus loin.

J'estime que cela protège le ministre si, à la dernière heure, les acheteurs précisés dans la promesse de vente décidaient de se désister laissant le ministre ainsi sur le carreau. Je ne vois donc absolument aucun conflit du point de vue de la recevabilité de l'amendement. Je voudrais savoir ce que le ministre en pense. Je ne crois pas que lui-même ou qui que ce soit d'autre y voie un inconvénient.

**Le président:** Je n'ai fait que vous exposer le dilemme dans lequel se trouvait le président. Monsieur Axworthy, votre intervention est tout à fait à propos, et le ministre voudra peut-être y répondre. A titre de président, j'envisageais la possibilité très vague dont vous avez parlé, à savoir qu'il arrive quelque chose entre aujourd'hui et la toute fin, que quelqu'un d'autre se présente. Ce genre d'amendement ne lie-t-il pas les mains du ministre?

**M. Axworthy:** Monsieur le président, je voudrais faire deux remarques. Tout d'abord, sur l'amendement lui-même, je pense qu'il précise le principe dont nous avons parlé ce matin, à savoir que ce projet de Loi habilitant dont le Parlement est saisi à l'occasion de la vente d'une société de la Couronne ne doit pas, et c'est très important, être un projet de Loi général, mais plutôt préciser les conditions de l'achat. À défaut de cela, les conditions de vente des sociétés de la Couronne sont sans objet, car cela revient tout simplement à donner *carte blanche* au gouvernement, qui peut faire ce qu'il veut, et personne par conséquent ne peut vérifier si la vente est la meilleure possible.

Le cas qui nous occupe est un très bon exemple. Les premières conditions établies pour la vente de la Société des transports du Nord limitée prévoyait que la société serait vendue à des Canadiens du Nord, notamment à des organismes d'autochtones. Manifestement, l'appui que nous avons donné au projet de Loi aujourd'hui découlait de cette assurance. Si au dernier moment, on changeait cela, cela modifierait certainement les principes et les motifs qui soutenaient la décision du Parlement. L'amendement de M. Benjamin me semble donc utile. Il précise qui sera l'acheteur, et cet ache-



## [Texte]

at second reading. So I think not only is the amendment in order but it is a very helpful amendment.

**The Chairman:** I thought you said you had two points.

**Mr. Axworthy:** The first point is on this question of how in the sale of Crown corporations it is important to establish the precedents. In this case I think what we are saying is that rather than having an open-ended commitment to sell to whom you want and under what conditions, you do have to be more specific.

**The Chairman:** Was a commitment made on second reading to change it? Mr. Axworthy, with all respect, your argument supports the quandry the Chair has. The bill passed open ended. It may not be the right way to do it—and you have raised legitimate points, Mr. Benjamin. I am speaking just from the Chair's point of view. I was not there during the second reading debate. There were other things that we were trying to organize; this meeting and another meetings. But that is the point of the Chair.

I am not going to make a big fuss about it, but I really do think Mr. Axworthy proves the quandry, the concern of the Chair, that the principle of the bill was that the Minister holds this in trust himself; the Cabinet. There is no restriction. The amendment puts a restriction on it, right or wrong.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, just to add a further point that I neglected in my opening remarks, the Minister made it clear, not only tonight but earlier, that the finalizing and the signing of the agreement for sale are contingent on this legislation passing. He cannot sign until this passes. The agreement of sale is with the two organizations named in my amendment. So to avoid anybody else butting in at the last minute and trying to screw up the deal is another reason why I think we should specify in the bill, as an aid and assistance to the Minister, whom the agreement of sale is with.

**The Chairman:** I understand the point, Mr. Benjamin. That again illustrates the quandry of the Chair. If that is acceptable and the Minister accepts it and members accept it, fine, the Chair is not going to make a final ruling on this amendment. But I point out to members and the Minister that if something unpredictable does happen, in this unpredictable world, and there is some other purchaser, then all the deliberations, second reading, motions, and committee hearings on this bill are in effect null and void and we start again fresh.

**Mr. Benjamin:** Do not start being in a predicament.

**The Chairman:** That may be the wish of the Minister and members of the committee. I appreciate the points made, but frankly, gentlemen, Mr. Benjamin's points and Mr. Axworthy's points completely confirm the concern the Chair has that whether you want to or not, you have passed at second reading an open-ended condition of sale that leaves it in the hands of the Minister, not the Minister in the name of the prospective purchaser. You did that knowingly; and you and I

## [Traduction]

teur, en l'occurrence, répond au principe adopté en deuxième lecture. À mon avis, non seulement l'amendement est recevable, mais il est aussi fort utile.

**Le président:** Je pensais que vous aviez deux remarques.

**M. Axworthy:** Oui, d'une part je voulais préciser qu'il est important lors de la vente de sociétés de la Couronne d'établir les prémisses. Dans le cas qui nous occupe, nous disons que plutôt qu'un engagement général de vendre à qui l'on voudra, avec certaines modalités, il faut se montrer plus précis.

**Le président:** S'est-on engagé à modifier quoi que ce soit lors de la deuxième lecture? Monsieur Axworthy, l'argument que vous avez fait valoir ne fait qu'ajouter au dilemme du président. Le projet de Loi a été adopté en général. Il se peut qu'il ne soit pas bon de procéder ainsi, et vous avez soulevé des points fort valables, monsieur Benjamin. Je vous fais part de la situation dans laquelle je me trouve à titre de président. Je n'ai pas assisté au débat de deuxième lecture. J'ai dû m'occuper d'autre chose comme l'organisation de cette séance-ci et des autres séances. Voilà ce que je voulais dire.

Je ne vais pas m'appesantir là-dessus, mais l'intervention de M. Axworthy confirme le dilemme dans lequel le président se trouve, à savoir que le principe du projet de Loi visait à donner des pouvoirs de fiduciaire au ministre lui-même, au Cabinet. Il n'y a aucune restriction. L'amendement impose une restriction, à tort ou à raison.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je voudrais ajouter quelque chose à mes remarques. Le ministre a dit très clairement, non seulement ce soir, mais en d'autres occasions, que la signature de l'acte de vente dépendait de l'adoption de la loi. Il ne peut pas signer tant que la loi n'est pas adoptée. L'acte de vente vise les deux organisations citées dans mon amendement. Pour interdire qu'une tierce partie intervienne à la dernière minute et empêche le marché d'être conclu, j'estime qu'il faudrait préciser dans le projet de Loi, afin de venir en aide au ministre, quelle est la partie visée par l'acte de vente.

**Le président:** Monsieur Benjamin, je vous comprends. Cela ne fait qu'illustrer encore mieux le dilemme dans lequel je me trouve. Si le ministre et les membres du Comité trouvent cela acceptable, soit, à titre de président, je ne rendrai pas de décision. Je me dois de vous signaler, à vous, les membres du Comité, et au ministre, que si quelque chose de nouveau se produit, si un autre acheteur se présente, cela signifiera que les délibérations, la deuxième lecture, les motions et les travaux du Comité sur ce projet de Loi seront de fait nuls et non avenue et qu'il faudra recommencer à zéro.

**M. Benjamin:** Et nous serons dans de beaux draps.

**Le président:** C'est peut-être ce que souhaitent le ministre et les membres du Comité. Je comprends très bien les arguments présentés, mais, en toute franchise, messieurs, j'estime que les arguments de MM. Benjamin et Axworthy confirment tout à fait mes préoccupations à titre de président, car en deuxième lecture, on a adopté des conditions de vente générales qui remettent tout le marché entre les mains du ministre, et non pas du ministre au nom d'un acheteur éventuel. Vous avez fait cela à dessein et vous savez tout comme moi que les engage-

[Text]

know that commitments made in debate are not worth the paper they are written on. It is the paper . . .

**Some hon. members:** Oh, oh!

**The Chairman:** They are not.

**An hon. member:** May we quote you on that?

**The Chairman:** I am being very legal. You cannot use a debate in a court of law. You have to use the bill in a court of law; that is what I mean. That is why I have concern about this amendment.

• 2110

**The Chairman:** I must say that if the Minister, who knows all the facts much more certainly than the Chair—that this thing is so close and those are the only people who are going to buy and that is the way it is and if something happened we would have to go through the whole thing again—has no concern with this, then why should the Chair, perhaps? But from a procedural point of view I had to raise the question.

**Mr. Mazankowski:** Well, Mr. Chairman . . .

**Mr. Benjamin:** [Inaudible—Editor]

**The Chairman:** Listen, we have not got to his amendment yet. This is his second one.

Anyway, does the Minister have any comments? Quite frankly, you are right; I am not going to be hard and fast on this one, but I am going to say to the Minister and any other person who comes before this committee that we want amendments before we meet, to help the Chair, and to get amendments from the government five minutes after a Minister walks in the room does not give adequate time to the Chair to assess the amendments. That is the second amendment we are going to come to.

Mr. Minister, do you have any comments? Frankly, we can move off this and get on to your amendment on clause 3 if you think the Chair is being unduly technically procedural on this point.

**Mr. Mazankowski:** First of all, Mr. Chairman, may I apologize for the late arrival of our own amendments.

**The Chairman:** I know you have been very busy, but you have staff.

**Mr. Mazankowski:** The amendments we are proposing are technical amendments that are required under the Income Tax Act to ensure that there is an assurance that the corporation will be treated in the same manner before the sale as after the sale from a tax point of view.

I am not going to engage in a discussion with you, Mr. Chairman, on the procedural acceptability of an amendment. I think that is a decision you have to make and I would certainly not want . . . With a man of your calibre and experience and expertise and being a distinguished parliamentarian, I know that you would reflect with all the wisdom of a person who has served with such distinction before you express a reservation about the procedural acceptability of an amendment.

[Translation]

ments pris dans le feu d'une discussion ne valent rien. Dans ce cas-ci . . .

**Des voix:** Oh, oh!

**Le président:** Ils ne valent rien.

**Une voix:** Pourrions-nous invoquer vos propos?

**Le président:** Je voudrais m'en tenir à la légalité. On ne peut pas invoquer des arguments exposés lors d'une discussion devant un tribunal. Il faut invoquer les dispositions d'un projet de loi, et c'est ce que j'ai voulu dire. Voilà pourquoi cet amendement m'inquiète.

**Le président:** Le ministre est peut-être mieux au courant que le président des circonstances de cette vente. S'il estime que les choses sont à tel point avancées, que ses acheteurs éventuels sont les seuls qui se proposent, s'il est conscient que si quelque chose surgit il faudra tout recommencer, pourquoi le président se préoccuperait-il outre mesure? Mais, par respect pour la procédure, je me devais de soulever la question.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président . . .

**M. Benjamin:** [Inaudible—Réviseur]

**Le président:** De toute façon, nous n'avons pas encore discuté de son amendement. C'est son deuxième.

De toute façon, le ministre a-t-il des observations à faire? Franchement, vous avez raison. Je ne me montrerai pas inflexible à ce propos, mais je dirai au ministre et à quiconque se présente devant le Comité que nous voulons obtenir les amendements avant la rencontre, de façon à aider le président. En effet, obtenir les amendements du gouvernement cinq minutes après l'arrivée du ministre dans la pièce ne laisse pas au président assez de temps pour en juger. C'est le deuxième amendement sur lequel nous allons nous pencher.

Monsieur le ministre, avez-vous des observations? Franchement, on peut laisser cela et passer à votre amendement sur l'article 3 du projet de loi si vous pensez que la présidence n'est pas pointilleuse en matière de procédure.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, excusez-moi d'être arrivé en retard avec nos propres amendements.

**Le président:** Je sais que vous êtes très occupé, mais vous avez quand même du personnel.

**M. Mazankowski:** Les amendements que nous proposons portent sur des questions techniques qui doivent être réglées pour la conformité avec la Loi de l'impôt et pour que la société soit traitée de la même manière sur le plan fiscal, avant comme après la vente.

Monsieur le président, je ne vais pas me lancer dans une discussion de procédure avec vous concernant un amendement. Je pense que c'est une décision qu'il vous appartient de prendre, et je ne voudrais certainement pas . . . Vous êtes homme chevronné, avec beaucoup d'expérience, vous êtes un parlementaire distingué et je suis sûr que vous faites appel à toute la sagesse que vous avez acquise quand vous exprimez

[Texte]

I agree with you that it does to some extent change the purport of the bill. It is true that I have clearly outlined in the House this afternoon who the preferred purchaser was and, short of giving the full details, which I indicated earlier I am not able to do, I tried to be as open and forthcoming as I possibly could.

As for myself, I have no difficulty with the substance of the proposed amendment. I do not know what it does in terms of the bill and I am not sure what it does in terms of parliamentary procedure, but I have no difficulty with the intent of what the hon. member is proposing.

I guess from the legal, technical, procedural point of view it is a decision that you are going to have to make.

In spite of what you said, Mr. Chairman, about what was said in debate, I clearly intend to follow through with the commitments I made. If there is a breakdown in negotiation for some reason with the firm in question, it would certainly be something I would want to bring back to the floor of the House of Commons in some way, shape or form because I think that would be taking a piece of legislation that was passed with the intentions of a sale being made to a certain corporation and not following through with that I think would not be in keeping with the spirit of the debate that took place today.

I have no difficulty, and I can assure members that we are serious about selling to the Inuvialuit and Nunasi Corporations. What it does in terms of writing it into this specific piece of legislation I have to leave up to you, sir.

**The Chairman:** Mr. Minister, I think you have clarified the matter as far as I am concerned, with no other contributions from members. You have clarified but perhaps not satisfied everyone around this table in your explanation. You are the Minister and you have made the commitment, and you have just given another commitment to this committee that if there was any change you would bring it back to the floor of the House. That is your political commitment, and you are a man of political integrity and character so you would fulfil that. But your commitment is not legal and, as far as the Chair is concerned, I am ruling this amendment out of order. It counters the principle in the bill that it was an open-ended sale, with no restriction on the purchaser. The bill could have been entitled, in effect, the disposal of the Northern Transportation Company Limited and the forgiveness of its debt to so and so. I think procedurally and technically, from a parliamentary procedural point of view, your amendment is out of order. However, you have the political commitment of the Minister. If there is any change in the background of this transaction it will come back before us.

[Traduction]

des réserves concernant la recevabilité d'un amendement du point de vue de la procédure.

Je conviens avec vous que cet amendement modifie jusqu'à un certain point l'esprit du projet de loi. Il est vrai que j'ai très clairement établi à la Chambre cet après-midi qui nous préférons à titre d'acheteurs, sans donner tous les détails, car, comme je l'ai dit, je ne suis pas en mesure de les donner. J'ai cependant essayé, autant que possible, de faire preuve d'ouverture d'esprit et de coopération.

L'amendement proposé ne soulève aucune difficulté dans mon esprit. Je ne sais pas s'il fait problème en ce qui concerne le projet de loi ou la procédure parlementaire, mais je ne vois pas d'inconvénient à accepter l'intention du député.

Du point de vue légal, technique, et de la procédure, c'est une décision qu'il appartient au président de prendre.

Malgré vos remarques, monsieur le président, sur ce qui a été dit en discussion, je n'en demeure pas moins fermement décidé à respecter les engagements que j'ai pris. S'il y a rupture des négociations pour une raison quelconque, je soulèverai certainement la question à la Chambre des communes d'une façon ou d'une autre, car je pense que ce serait enfreindre l'esprit du débat qui a eu lieu aujourd'hui que de ne pas respecter les dispositions d'un projet de loi adopté avec l'intention de vendre à une société donnée.

Je ne vois donc aucun inconvénient et je puis garantir aux membres du Comité que nous avons la ferme intention de vendre aux sociétés Inuvialuit et Nunasi. Ce que cela signifie pour le libellé du projet de loi dont nous sommes saisis, c'est à vous d'en décider.

**Le président:** Monsieur le ministre, pour ce qui me concerne, vous avez bien éclairci la question, mais les autres membres du Comité ne sont pas intervenus. Vous avez apporté des précisions qui ne satisfont peut-être pas tout le monde. Vous êtes le ministre et vous avez pris un engagement. D'autre part, vous venez de vous engager, devant les membres du Comité, advenant une modification quelconque, à soulever de nouveau la question à la Chambre. C'est un engagement politique de votre part, et comme je sais que vous êtes homme d'une grande intégrité politique, je sais que vous allez respecter votre engagement. Mais votre engagement n'a pas force de loi et à titre de président, je déclare cet amendement irrecevable. Il va à l'encontre du principe de vente générale contenu dans le projet de loi, sans restriction d'acheteur. Le projet de loi aurait pu être intitulé en effet, loi visant à autoriser l'alinéage de la Société du transport du nord limitée et la remise de sa dette au profit de telle ou telle personne. Je pense que du point de vue de la procédure, de la procédure parlementaire, votre amendement est irrecevable. Toutefois, vous venez de recevoir un engagement politique de la bouche même du ministre, et s'il y a quelque modification que ce soit au marché qui sera conclu, nous en serons saisis.



[Text]

• 2115

[Translation]

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I wish you had not hit the gavel, because, when the Chairman is prepared to make a ruling, he is prepared to hear arguments.

**The Chairman:** I thought I was offering other members to hear them.

**Mr. Benjamin:** No, you have not. You heard the reasons and purposes of the amendment. The Minister has made it plain that he has no problem with it, and the Minister also has access to legal advisers. The Minister has had my amendments for at least a few hours, and his legal advisers have had them.

Mr. Chairman, I think . . .

**The Chairman:** We can go all around the mulberry bush, Mr. Benjamin, but we have many other clauses, and some of them I might surprise you on.

The Minister can make his commitments, but there are some procedural problems, and the political commitment problems and the procedural problems do not necessarily coincide. In this case, they do not, as far as the Chair is concerned.

Everything you have said, everything Mr. Axworthy has said about the principle against having open-ended sales, open ended only to the Governor in Council, I perhaps can agree with, in substance. But, in effect, that is not what was passed in the second reading this afternoon. There was no restriction entered into legally this afternoon. Your amendment does, in the opinion of the Chair, exercise a restriction on a general principle that you may not like—perhaps all members do not like it. However, that is the way the bill read when it was passed in Second Reading.

The ruling of the Chair is that your amendment in effect counters and contradicts that principle, whether we like the principle or not, and you can debate that for hours.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, the Minister in the course of the principle of the bill, has informed the House, has informed the public, whom he wants to sell to. Naming the people he is selling to in the bill is entirely in accordance with the principle of the bill.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, it was not carried in second reading, conforming to what the Minister said. The bill stands on its own words, not political commitments made by transitory Ministers. In the legal sense and in the jurisprudence sense, it is not worth the paper it is written on. You have to look at the bill. I am looking at the bill; your amendment is interesting, but procedurally I think it is out of order.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, if I may, I have a point of order. It seems to me last week we had a similar situation in the Committee of the Whole, Mr. Chairman. When the Chair

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aurais préféré que vous ne tranchiez pas aussi vite, car, quand le président est prêt à rendre une ordonnance, il doit aussi être prêt à entendre les arguments des membres du Comité.

**Le président:** J'ai cru avoir demandé aux autres membres du Comité d'intervenir.

**M. Benjamin:** Vous ne l'avez pas fait. Vous avez entendu les motifs qui me poussent à présenter cet amendement. Le ministre a bien dit qu'il n'y voyait aucun inconvénient, et je vous signale que le ministre dispose aussi de conseillers juridiques. Le ministre a reçu mon amendement il y a quelques heures, et ses conseillers juridiques ont donc pu l'étudier.

Monsieur le président, je pense . . .

**Le président:** Nous pouvons tout recommencer, monsieur Benjamin, mais il y a beaucoup d'autres articles, et je pourrai peut-être vous étonner à l'occasion de leur étude.

Libre au ministre de prendre certains engagements, mais les problèmes de procédure n'en demeurent pas moins, et ces derniers ne se marient pas nécessairement très bien avec les engagements politiques. Dans le cas qui nous occupe, le président ne voit pas de conciliation possible.

Je puis très bien être d'accord avec vous ou M. Axworthy quand vous expliquez qu'il ne convient pas d'avoir de vente à tout venant, mettant seul le gouverneur en conseil dans cette situation. Toutefois, ce n'est pas le principe qui a été adopté en deuxième lecture cet après-midi. Du point de vue légal, aucune restriction n'a été imposée cet après-midi. Votre amendement en impose une, de l'avis du président, car le principe n'est plus général, chose que vous pouvez ne pas apprécier et que d'autres membres du Comité n'apprécient peut-être pas non plus. Toutefois, c'est ce qu'on pouvait lire dans le projet de loi quand il a été adopté en deuxième lecture.

Dans ma décision, je déplore que votre amendement contrevienne en fait à ce principe, qu'il nous plaise ou non, mais vous pourriez en discuter encore pendant des heures.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, le ministre, en parlant du principe du projet de loi n'en a pas moins avisé la Chambre et la population canadienne de l'acheteur à qui il avait l'intention de vendre. Si on nomme cet acheteur dans le projet de loi, on ne déroge absolument pas au principe qu'il contient.

**Le président:** Monsieur Benjamin, cela n'a pas été adopté en deuxième lecture, comme l'a signalé le ministre. Nous devons nous en tenir au libellé du projet de loi et non aux engagements politiques pris par un ministre dont le mandat est éphémère. Du point de vue juridique, du point de la jurisprudence, cet engagement ne vaut absolument rien. Il faut s'en tenir aux dispositions du projet de loi. C'est ce que je fais, et même si votre amendement est intéressant, je pense qu'il est irrecevable.

**M. Angus:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Il me semble que la semaine dernière nous avons fait face à une situation semblable en comité plénier. Quand le président a déclaré l'amendement irrecevable, les membres du Comité ont

[Texte]

ruled it out of order, there was unanimous consent to allow it to stand, and that was accepted.

**The Chairman:** You can do the same thing here. You can appeal my ruling.

**Mr. Angus:** It was in a friendly way.

**The Chairman:** We are here in a professional way. We are all friends, but we have to be procedurally professional, and, as far as the Chair is concerned, the Chair has made a ruling.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I do not want to go through the exercise of appealing the decision of the Chair. I would do that only as a last resort and I hope it is seldom used in this committee.

**The Chairman:** I hope so too.

**Mr. Benjamin:** I would like you, sir, in light of the fact the Minister says he has no problem with this amendment, whether it is political, legal, technical or whatever, to ask for unanimous consent that this amendment is in order. Then we can proceed to vote on it.

**The Chairman:** I am going to ask the Minister. Mr. Minister, Mr. Benjamin has put a reasonable proposition to the Chair, and I am throwing it out to you. I, the Chair, feel there is a procedural problem, and we all know that we are the masters of our procedures. If you feel that your political commitment is as strong, as I am sure it is, then, I am asking you whether you would have any objection to having, by unanimous consent, Mr. Benjamin's amendment accepted.

• 2120

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I was thinking as the debate was going on, and I would certainly bow to you as a parliamentarian of more years . . . As I said, I personally have no difficulty with the thrust of the amendment. My concern, as I sat and listened to the discussion, was what would happen. I am not sure whether this is possible, but could the Speaker when the bill came back to the House for third reading not find the amendment out of order?

**Mr. Benjamin:** He could find it in order on appeal.

**Mr. Mazankowski:** He could find it out of order and then we could . . .

**The Chairman:** If you had the unanimous consent of the committee, I do not think the Speaker is going to look behind the deliberations of the committee tonight. I think that is . . .

**Mr. Mazankowski:** I am not concerned about that. I am only concerned about the procedural acceptability of it. That is what I am concerned about.

**The Chairman:** Well, that is what I am concerned about too.

**Mr. Mazankowski:** I would not want the bill to be held up or run into an obstacle as a result of that. I repeat: perhaps what we might do as a compromise is give Mr. Benjamin the

[Traduction]

accepté unanimement de le retenir et il a été effectivement retenu.

**Le président:** Vous pouvez en faire autant ici. Vous pouvez interjeter appel de ma décision.

**M. Angus:** Je disais cela en toute amitié.

**Le président:** Nous sommes ici entre amis, entre collègues, mais il nous faut respecter la procédure, et en ce qui me concerne, à titre de président, j'ai rendu ma décision.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je ne voudrais pas exercer mon droit d'interjeter appel d'une de vos décisions. Je ne ferais cela qu'en dernier ressort et j'ose espérer qu'on a très peu souvent recours à une telle solution en comité.

**Le président:** Je l'espère aussi.

**M. Benjamin:** Étant donné que le ministre ne voit aucun inconvénient à mon amendement, que ce soit là une position politique, juridique, technique ou je ne sais quoi encore, pourquoi ne pas demander le consentement unanime pour accepter cet amendement? Nous pourrions ensuite le mettre aux voix.

**Le président:** Je vais m'adresser au ministre. Monsieur le ministre, M. Benjamin a présenté une solution raisonnable et je m'en remets à vous. À titre de président, j'estime qu'il y a là un problème de procédure, mais nous savons tous que nous fixons nous-mêmes nos procédures. Si vous estimez que votre engagement politique est tout à ferme, et je suis sûr qu'il l'est, je vous demande si vous voyez un inconvénient à ce que, du consentement unanime, l'amendement de M. Benjamin soit accepté.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, en écoutant la discussion, je me disais que j'allais certainement me rendre à toute décision que vous prendriez à titre de parlementaire de longue date . . . comme je l'ai dit, je ne vois aucun inconvénient à cet amendement. En écoutant la discussion, je me suis demandé ce qui se produirait. Je ne suis pas sûr que cela se produira, mais se pourrait-il que le président de la Chambre, quand le projet de Loi sera renvoyé pour la troisième lecture, déclare cet amendement est irrecevable?

**M. Benjamin:** Il pourrait alors le trouver recevable à cause de l'appel.

**M. Mazankowski:** Il pourrait déclarer qu'il est irrecevable, et nous pourrions . . .

**Le président:** S'il y a un consentement unanime en comité, je ne pense pas que le président revienne sur les délibérations que nous avons eues en comité ce soir. Je pense que . . .

**M. Mazankowski:** Ce n'est pas ce qui m'inquiète. Je m'inquiète tout simplement de la recevabilité. C'est tout ce qui m'inquiète.

**Le président:** C'est ce qui m'inquiète aussi.

**M. Mazankowski:** Je ne voudrais pas que le projet de Loi soit retardé ou bloqué à cause de cela. Je le répète: peut-être qu'à titre de compromis, M. Benjamin pourrait présenter son

*[Text]*

assurance that if he wanted to move this amendment at report stage and it was found in order by the Speaker then that might be a safer course.

**The Chairman:** That would make the Chair much happier.

**Mr. Mazankowski:** I can assure the member here now that we would certainly not have any objections, but I would not want the bill to be slowed or stalled as a result of a procedural argument which may force us to come back.

**The Chairman:** Yes, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, in order to prevent any necessity you feel on your part of ruling it out of order, I am prepared just to let the motion stand and I will move it at report stage.

**The Chairman:** I must say, Mr. Benjamin, I think that is an amicable compromise all the way around.

We have the reasonable, sensible thing that usually prevails in this committee. There is concern of the Chair, there have been political commitments and Mr. Benjamin has moved his amendment—I am sorry; I hit the gavel a little too soon—and we will let it stand as is, without ruling on it and putting it to a vote, on the firm understanding that there will be consent to have it moved on the report stage on third reading.

Is that agreeable?

**Mr. Tobin:** Just to clear the record, the record will show that there was no decision by the Chair on this motion. It is very important. If the member is going to have any opportunity to move his motion at report stage, we cannot have the . . .

**The Chairman:** Mr. Tobin has raised an interesting point. Jeepers, creepers.

My friendly clerk says that by unanimous consent you can withdraw it, Mr. Benjamin, and put it forward at third reading. Is that not the best way to do it?

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, you have got me betwixt and between now. I was hoping that we were going to go the route and ask for unanimous consent, without the Chair having made any ruling. If we get the unanimous consent, the Chair is free and clear and all is happy. If we do not get the unanimous consent, then I would like to consider whether or not I withdraw.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, could I just speak on that point?

**The Chairman:** Mr. Tobin.

**Mr. Tobin:** I just want to suggest that I do not know why we would not ask for unanimous consent—I believe there is goodwill around the table to expedite this matter and to get on with other business—providing we had a commitment from all parties around this table that if there are difficulties, if the Speaker seizes himself of the notion that there are difficulties with this amendment, the matter be dealt with expeditiously in the House, the amendment is ruled out of order and we get the

*[Translation]*

amendement à l'étape du rapport, et le président pourrait alors se prononcer sur sa recevabilité. Ce serait peut-être plus prudent.

**Le président:** Cela satisferait aussi le président.

**M. Mazankowski:** Je puis vous donner l'assurance que le parti ministériel ne s'y opposera pas, mais je ne voudrais certainement pas que le projet de Loi soit stoppé et qu'un problème de procédure nous force à y revenir.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, afin d'éviter que vous soyez forcé de refuser cet amendement, je suis disposé à réserver ma motion, que je présenterai à l'étape du rapport.

**Le président:** Monsieur Benjamin, je dois vous avouer que ce compromis à l'amiable me satisfait tout à fait.

Voilà un autre exemple de l'attitude tout à fait raisonnable et sensée qui règne habituellement en comité. À titre de président, je me suis inquiété; il y a eu un engagement politique, et M. Benjamin a présenté son amendement. Excusez-moi d'avoir décidé un peu vite. Nous allons donc réserver cette motion, je ne me prononce pas, et nous ne la mettons pas aux voix. Nous sommes cependant convenus qu'on la présentera à l'étape du rapport, à la troisième lecture.

Êtes-vous d'accord?

**M. Tobin:** Pour que les choses soient bien claires, il faudra bien indiquer que le président n'a pas pris de décision sur cette motion. C'est très important. Si le député se voit offrir l'occasion de présenter sa motion à l'étape du rapport, nous ne pouvons pas . . .

**Le président:** Monsieur Tobin a soulevé une question intéressante. Qu'on se le tienne pour dit.

Mon ami, le greffier, me dit que l'on peut retirer la motion s'il y a consentement unanime, monsieur Benjamin. Elle pourra ensuite être présentée lors de la troisième lecture. N'est-ce pas là la meilleure façon de procéder?

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je me trouve maintenant coincé. J'espérais qu'on allait demander le consentement unanime des membres du Comité et que le président n'aurait pas à prendre de décision. Si nous obtenons le consentement unanime, le président est donc libéré, et tout va bien. Si nous ne l'obtenons pas, il me faudra décider de retirer ma motion ou non.

**M. Tobin:** Monsieur le président, puis-je intervenir là-dessus?

**Le président:** Monsieur Tobin.

**M. Tobin:** Je ne comprends pas pourquoi nous ne pourrions pas demander le consentement unanime. Je pense que les membres du Comité font preuve de bonne volonté et veulent mener cette affaire à bien. Dans la mesure où nous avons un engagement de la part de tous les partis, s'il y a des difficultés, si le président estime que l'amendement comporte des difficultés, la question sera réglée rapidement à la Chambre et l'amendement sera déclaré irrecevable. De toute manière le



[Texte]

bill through in a hurry, we do not have the bill held up. I think for the Liberal Party we can make that commitment that if we seek unanimous consent now and if later there are problems in the House there would certainly be no delay; we would have it ruled out of order and go on with the bill.

**Mr. Taylor:** We cannot guarantee anything on behalf of the whole House. We do not have that authority.

**The Chairman:** That is the dilemma.

**Mr. Benjamin:** Is there unanimous consent that my motion be considered and voted upon?

• 2125

**The Chairman:** I am sorry, gentlemen. Perhaps this is why it is easier to make the rulings and not try to be overly reasonable. This is why there are rules. Mr. Benjamin is asking—and the Chair will accept his question—is there unanimous consent to have his motion voted on?

**Mr. Nickerson:** Mr. Chairman, I am not a member of the committee. I am just here as a . . .

**The Chairman:** No, but you are a Member of Parliament.

**Mr. Nickerson:** —kind of guest with a great interest in the subject-matter before us. So I cannot give or deny consent if the question is put. But I would just like to bring this point up before the committee does decide. Mr. Benjamin, as did I, asked the Minister about the possibilities of other partners being brought into the consortium that wishes to purchase NTCL. I think Mr. Benjamin was as pleased as I was with the reply from the Minister that if that were to take place, encouragement would be given by the government. By adopting an amendment such as this, that might very well preclude that which we all want from happening.

**Mr. Benjamin:** It has nothing to do with this business of Order in Council under the same clause. Any subsequent partners or buyers can be done by the Minister under . . . It only has to do with this initial sale—I want to make that clear—the initial purchasers. That is the only thing this amendment has to do with. It has nothing to do with any subsequent actions.

**The Chairman:** That is your interpretation, Mr. Benjamin. I think Mr. Nickerson raises a very good point, which is part of the concern of the Chair.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I would suggest to the committee this evening that we unanimously consent to vote on the amendment as proposed this evening, and we vote on it tonight. That will settle the problem.

**Mr. Malone:** Apart from the redundancy that occurs in that the motion is simply reinforcing what we already intend to do but nevertheless raises the question of whether or not we want to get into legislation that always specifies this question, we are in a time squeeze on this matter, on the 28th. A ruling here that might get challenged by the Speaker could get into a rather significant difficulty with a time factor; and we would not really want to do that. I really think we are much better off

[Traduction]

projet de Loi sera adopté rapidement, il ne sera pas bloqué. Je pense que le parti libéral peut s'engager et dire que si nous obtenons le consentement unanime tout de suite et s'il y a des problèmes qui surgissent à la Chambre, il n'y aura certainement pas de retard. Nous accepterons la décision concernant la recevabilité et nous adopterons le projet de Loi.

**M. Taylor:** On ne peut rien garantir au nom de toute la Chambre. Nous n'avons certainement pas ce pouvoir.

**Le président:** C'est là le dilemme.

**M. Benjamin:** Y a-t-il consentement unanime pour que ma motion soit étudiée et mise aux voix?

**Le président:** Pardon, messieurs. Voilà sans doute pourquoi il est plus facile de se prononcer sur une question sans être trop raisonnable. Voilà pourquoi les règlements existent. M. Benjamin se demande—ce que votre président trouve légitime—s'il y a un consentement unanime pour que l'on mette sa motion aux voix.

**M. Nickerson:** Monsieur le président, je ne suis pas membre du Comité, et je ne suis ici . . .

**Le président:** Non, mais vous êtes député.

**M. Nickerson:** . . . comme une espèce d'invité qui s'intéresse grandement au sujet à l'étude. Donc, je ne puis ni accepter ni refuser que la motion soit mise aux voix. Mais j'aimerais faire observer quelque chose, avant que le Comité ne se décide. Tout comme je l'ai fait moi-même, M. Benjamin a demandé au ministre s'il était possible de faire participer d'autres associés au consortium qui désire acheter la STNL. M. Benjamin était aussi satisfait que moi d'entendre le ministre répondre que le gouvernement était prêt à encourager une telle éventualité. Or, l'adoption de l'amendement qui vient d'être proposé pourrait au contraire empêcher ce que nous souhaitons tous.

**M. Benjamin:** Mais l'amendement n'a rien à voir avec le décret en conseil mentionné dans le même article. Le ministre peut aller chercher des associés ou des acheteurs éventuels en vertu de . . . Il ne s'agit ici que de la vente originale, je tiens à le préciser, et des premiers acheteurs. Voilà uniquement ce sur quoi porte mon amendement. Il n'a rien à voir avec les mesures subséquentes.

**Le président:** Monsieur Benjamin, c'est vous qui l'interprétez ainsi. Mais je pense que M. Nickerson soulève un argument valable qui inquiète également votre président.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Je suggère au Comité de consentir à l'unanimité de mettre aux voix dès ce soir l'amendement proposé, ce qui réglerait le problème une fois pour toutes.

**M. Malone:** Mis à part le fait que la motion ne fait que renforcer l'objectif du projet de loi, tout en nous obligeant à décider si nous voulons ou non le préciser encore plus, nous sommes pressés par le temps et par la date limite du 28. Si notre décision venait à être contestée par l'Orateur, il nous resterait encore moins de temps; ce n'est certainement pas ce que nous souhaitons. Il vaudrait beaucoup mieux laisser cette question de côté, quitte à la laisser revenir plus tard, lors d'une

*[Text]*

to set this question aside now, to let it resurface later, at another reading. I would not find it easy to give consent to the committee now, for the reason that it is a matter that strikes at the principle of second reading. The Speaker would have to consider that, and if that is going to be the case, we ought not to put ourselves in the committee in a position where we can be turned around or reversed. Let us go the other route. It is a safer route and it is a faster route, and time and speed are important.

**Mr. Benjamin:** Because it is irrelevant, I have not entered the discussion.

**An hon. member:** If it were irrelevant, Mr. Benjamin, you would not have introduced it.

**The Chairman:** Of course, one way to dispose of this very fundamentally, Mr. Malone, depending on whether we agree to put the question and it does not carry . . .

**Mr. Benjamin:** We could have been done with this 10 minutes ago.

**The Chairman:** I know. That will end the matter and we are not going to have to worry about the Speaker or anything. That to me is what I thought the consensus was coming around to when I was perhaps being a little too strict procedurally and the Minister was being too generous politically. We still were confronted with the problem.

**Mr. Ouellet:** I want to put on record that indeed our party, the Liberal Party, will not make any delay or any fuss in the House, whether or not the Speaker decides to reflect on the amendment. Surely we could give a guarantee that we will not hold up the legislation; that we will co-operate to have it passed. As for the suggestion made by the chairman to have unanimous consent for the motion introduced by Mr. Benjamin to be dealt with, I am certainly ready to agree.

• 2130

**The Chairman:** I must say, Mr. Malone, I would like you to reflect. I think we can get rid of this thing fairly definitively by having the unanimous consent to have the question put.

**An hon. member:** That is not a good choice of words.

**The Chairman:** So is there unanimous consent to have Mr. Benjamin's motion put?

**Some hon. members:** Agreed.

**The Chairman:** Poll the members.

Motion negatived: nays, 8; yeas, 4

**The Chairman:** The next amendment to clause 3 is the amendment put forward by the government, the Minister.

Excuse me?

**Mr. Benjamin:** I think, if you look at my motion number 2, it will have to come ahead of the one by the Minister. He is proposing to add to, after line 11. I am proposing to strike out lines 10 and 11 and substitute a few words.

*[Translation]*

lecture ultérieure. J'ai du mal à accorder mon consentement au Comité maintenant, tout simplement parce que c'est une affaire qui touche au principe même de la deuxième lecture. Comme il faudra de toute façon que l'Orateur prenne une décision à ce sujet, le Comité devrait éviter que sa décision puisse être révoquée par l'Orateur. Choisissons plutôt une autre voie, beaucoup plus sûre et beaucoup plus rapide, puisque l'élément temps et l'élément rapidité sont ici importants.

**M. Benjamin:** Étant donné que mon amendement est irrecevable, je n'ai pas jugé nécessaire de participer à la discussion.

**Une voix:** Monsieur Benjamin, s'il avait été irrecevable, vous ne l'auriez pas présenté de toute façon.

**Le président:** Bien sûr, monsieur Malone, il y a une façon très simple de régler cette question-ci une fois pour toutes, c'est tout d'abord d'accepter de mettre l'amendement aux voix, puis de le rejeter . . .

**M. Benjamin:** Cela aurait pu être réglé il y a déjà dix minutes.

**Le président:** Je sais. Cela mettra fin une fois pour toutes aux spéculations, et nous n'aurons pas à nous inquiéter de l'Orateur. C'est la décision que j'espérais voir se dégager des discussions, pendant que je m'empêtrais un petit peu trop dans les procédures et que le ministre, quant à lui, s'occupait un peu trop de politique. Le problème existe toujours.

**M. Ouellet:** Je voudrais dire officiellement que mon parti, le parti libéral, n'essayera pas de retarder quoi que ce soit à la Chambre, que l'Orateur décide ou non de se prononcer sur l'amendement. Nous pourrions même vous donner la garantie que nous ne retarderons pas l'étude du projet de loi et que nous collaborerons pour le faire adopter. Quant à ce qu'a suggéré le président, à savoir que nous accordions notre consentement unanime pour que l'on mette aux voix la motion présentée par M. Benjamin, je suis prêt à l'accepter.

**Le président:** Monsieur Malone, je vous demande de réfléchir. Pourquoi ne pas vider la question en décidant à l'unanimité de mettre l'amendement aux voix?

**Une voix:** Quelle façon de dire les choses!!

**Le président:** Y a-t-il consentement unanime pour que la motion de M. Benjamin soit mise aux voix?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Enregistrons les votes.

La motion est rejetée par 8 voix contre 4.

**Le président:** L'amendement suivant à l'article 3 a été présenté par le gouvernement, c'est-à-dire par le ministre.

Pardon?

**M. Benjamin:** Si vous jetez un coup d'oeil à ma motion numéro 2, vous verrez qu'elle précède celle du ministre. Le ministre propose d'ajouter quelque chose à la ligne 8, alors que je propose, moi, de supprimer une partie des lignes 7 et 8.

[Texte]

**The Chairman:** You are absolutely right, Mr. Benjamin. Would you move that amendment, please?

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I move that Bill C-53 be amended in clause 3(3) by striking out lines 10 and 11 on page 2 and substituting the following therefor:

of the Government of Canada.

Mr. Chairman, this amendment would mean that the Minister or anyone else could not sell or give away any part or all of the company to anyone they choose. Certainly with this Minister it is highly unlikely that they would be doing that, but we feel that the bill should not be given *carte blanche*—and when I say “the bill” that means the Minister, the Governor in Council or anyone else—to do as they please with respect to the disposition of the assets of the Crown, which in effect are the assets of the taxpayers, who are the owners of this company. The ministry would have to go other routes if they wanted to dispose of any of the assets themselves or to allow them to be disposed of by other than the purchaser.

**The Chairman:** You are restricting this to the Government of Canada?

**Mr. Benjamin:** Yes.

**The Chairman:** The Chair finds the amendment acceptable. Are there comments?

Mr. Minister, do you want to comment on this amendment? I thought there were some consultations about this amendment, but perhaps there have not been.

**Mr. Benjamin:** There were about all of them.

**The Chairman:** They were not co-ordinated.

The Chair has no problem with this amendment. I do not know if other members want to comment on it. Mr. Benjamin has made the case that this would restrict it to the Government of Canada and not to some other person or body. Anyway, I am not going to hit the gavel too quickly on this one. The Chair accepts the amendment. I must say that I am not hitting the gavel, but this is restricting to the Government of Canada. Some of the things said earlier . . . it was to anybody else. But the Chair does find the amendment acceptable.

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, I am a little concerned about it because it is talking about property rights or interests of Her Majesty and the transfer of management and administration thereof from the corporation to any Minister or department of the Government of Canada.

• 2135

What if there is a third party who has an interest? Are we simply going to ignore his interest or her interest or its interest?

[Traduction]

**Le président:** Vous avez tout à fait raison, monsieur Benjamin. Voudriez-vous proposer votre amendement, je vous prie?

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je propose que le projet de loi C-53 soit amendé au paragraphe 3(3) par la suppression des lignes 7 et 8 de la page 2 et leur remplacement par ce qui suit:

ou à un ministère, le contrôle et la gestion.

Monsieur le président, cet amendement signifie que ni le ministre, ni qui que ce soit d'autre ne pourront vendre ou donner la société en question, en totalité ou en partie, à une tierce personne de leur choix. Il est à peu près évident que le ministre actuel ne cherchera jamais à le faire, mais il ne nous semble pas souhaitable que le projet de loi donne carte blanche au ministre, au Gouverneur en Conseil ou à qui que ce soit d'autre, et leur permette d'aliéner ainsi les actifs de la Couronne, actifs qui sont au fond ceux des contribuables, puisque ce sont ces derniers à qui appartient véritablement la société. Il faudrait procéder autrement si le ministère décidait d'aliéner les actifs de la Société, en tout ou partie, ou de permettre à qui que ce soit d'autre que l'acheteur, de les vendre.

**Le président:** Vous vous limitez donc au gouvernement du Canada?

**M. Benjamin:** En effet.

**Le président:** Votre président trouve l'amendement acceptable. Des commentaires?

Monsieur le ministre, voulez-vous répondre? Je pensais que l'on vous avait consulté au sujet de cet amendement-là, mais peut-être ne l'a-t-on pas fait.

**M. Benjamin:** Nous les avons consultés au sujet de tous nos amendements.

**Le président:** Cela manquait de coordination.

Votre président accepte cet amendement. Les autres membres du Comité ont-ils des observations? M. Benjamin a fait valoir que son amendement vise à limiter le transfert des biens au gouvernement du Canada et à en soustraire toute autre personne ou organisme. De toute façon, j'ai décidé de ne pas me prononcer trop rapidement sur celui-ci. J'ai donc accepté cet amendement. J'ai dit que je n'allais pas me prononcer trop rapidement, et que cet amendement limite le transfert au gouvernement du Canada. Certaines des observations antérieures . . . Elles s'adressaient à quelqu'un d'autre. Je répète que j'accepte l'amendement.

**M. Taylor:** Monsieur le président, cela m'inquiète un peu, parce que le paragraphe en question parle de soustraire des biens ou des droits de Sa Majesté et de transférer le contrôle et la gestion de la société à un ministre ou à un ministère.

Que ce passe-t-il si une tierce partie a des intérêts? Allons-nous tout simplement faire comme si elle n'existait pas?



[Text]

**The Chairman:** I agree that is the question. As for the amendment, I find the amendment acceptable to have the debate. But you raise a very valid question, as far as I am concerned. That is the issue.

**Mr. Benjamin:** This only has to do with that there will not be any giving away or disposing of any of the assets prior to the sale to these two Inuit corporations. If somebody wants an acre of land to put a cottage up on, whether or not the two buyers like it... that is all this amendment is designed to do: that neither the Minister nor anybody else in the government can dispose of any part of the assets to anyone else prior to the sale. That is all it has to do. I want to make sure the two buyers, the two Inuit corporations, are getting all they are bargaining for and that none of it is disposed of in any way, shape, or form prior to the sale. That is all.

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, I can see it developing where someone or some company left something on the property and it is his, not the... it has been used by the company for a number of years. Take a contractor on a road contract. That contractor does not own everything in there. Sometimes members bring their own tools: they bring their own rake, they bring their own harrow.

**Mr. Benjamin:** That is not part of the assets of the company.

**Mr. Taylor:** No. We are saying if they want to sell that, it can only be sold to the Crown.

**Mr. Benjamin:** No, that is not part of the assets of the company. If somebody else's equipment is on the land, that is not part of the assets...

**Mr. Taylor:** You are saying property, rights, or interests...

**Mr. Benjamin:** Only the assets of the company, not anybody else's assets.

**Mr. Taylor:** Yes, I know; but do you know absolutely that nobody else has an interest in the assets of the company? I do not. I do not want the government to say to them, I know this property belongs to you, but the law will not let me give it back to you.

**Mr. Benjamin:** Can the Minister tell us, Mr. Chairman, if anybody else has any interest in the assets of NTCL?

**Mr. Nickerson:** I am inclined to take the point of view contrary to that of Mr. Benjamin and his proposed amendment. In reading subclause 3.(2) and then subclause 3.(3), which follows from that, exempting certain things, certain properties and interests from the application of subclause 3.(2), there is one that immediately jumps to mind. The present NTCL uses certain lands that are part of an Indian reservation. This land is held by Her Majesty. It is an Indian reserve. That is something you would not want to transfer to NTCL, because obviously, if that is transferred to anybody, it should be transferred to the Indian band. That would come, therefore, under the application of subclause 3.(3).

[Translation]

**Le président:** C'est une bonne question. Mais revenons à l'amendement: il est recevable, et nous pouvons en débattre. Je trouve que vous avez soulevé une excellente question qui touche au coeur du problème.

**M. Benjamin:** Mon amendement prévoit tout simplement que l'on ne pourra aliéner ni donner des actifs à qui que ce soit avant de les avoir offert aux deux sociétés inuits. Si quelqu'un veut obtenir un acre de terrain pour y construire un chalet, que les deux acheteurs soient d'accord ou non... voilà l'unique objectif de mon amendement: de faire en sorte que ni le ministre ni qui que ce soit au gouvernement ne puisse aliéner la totalité ou une partie des actifs à qui que ce soit d'autre avant cette vente. Voilà tout. Je veux faire en sorte que les deux acheteurs, c'est-à-dire les sociétés inuits, puissent aller chercher tout ce qu'elles désirent, et que rien ne disparaisse de quelque façon que ce soit avant la vente. Voilà tout.

**M. Taylor:** Monsieur le président, que se passe-t-il si quelqu'un ou une entreprise a laissé des biens sur la propriété ou que certains biens ayant été utilisés par la compagnie pendant un certain nombre d'années appartiennent à quelqu'un? Prenez le cas d'un entrepreneur qui travaille sur une route: il ne possède pas tout ce qui s'y trouve; certains de ses employés apportent leurs propres outils, comme leur râteau ou leur herse.

**M. Benjamin:** Mais cela ne fait pas partie des actifs de la compagnie.

**M. Taylor:** Non. Nous disons simplement que si l'on veut vendre ses biens, on ne peut le faire qu'à la Couronne.

**M. Benjamin:** Non, puisque cela ne fait pas partie des actifs de la compagnie. Même si votre équipement se trouve sur le terrain en question, il ne fait quand même pas partie des actifs...

**M. Taylor:** Vous parlez des biens et des droits...

**M. Benjamin:** Nous parlons uniquement des actifs de la compagnie, et non des actifs des autres.

**M. Taylor:** Je sais, mais comment pouvez-vous dire avec certitude que personne d'autre n'a d'intérêt dans les actifs de la compagnie? Moi, je ne le pourrais pas. Je ne voudrais pas que le gouvernement puisse leur dire que ces biens leur appartiennent, mais que la loi ne permet pas de les leur rendre.

**M. Benjamin:** Le ministre peut-il nous dire si quelqu'un d'autre pourrait être intéressé par les actifs de la STNL?

**M. Nickerson:** Je serais enclin à rejeter le point de vue de M. Benjamin et son amendement. À la lecture du paragraphe 3(2), puis du paragraphe 3(3) suivant, si l'on exclut certains éléments, certains biens et intérêts de l'application du paragraphe 3(2), une chose saute immédiatement à l'esprit. La Société des transports utilise présentement certaines terres qui appartiennent à une réserve indienne, et cette terre est la possession de sa Majesté, puisqu'il s'agit d'une réserve. Voilà donc un bien que l'on ne voudrait pas céder à la Société des transports, puisque s'il faut le céder à qui que ce soit, c'est sans doute à la bande indienne. Par conséquent, une telle cession se ferait en vertu du paragraphe 3(3).

[Texte]

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, may I, with all respect to my colleague, remind him that the situation he speaks of is not part of the assets of NTCL. This applies only to the assets of NTCL. If they are leasing land from an Indian band, an Indian reservation, that lease and that land on that reservation are not part of the assets of NTCL. Neither is the equipment of anybody else who might be on NTCL property. They are not part of NTCL assets.

Just stick to the amendment. Just stick to the amendment. All the amendment says is that the assets of NTCL and NTCL only, not anybody else's assets, cannot be disposed of to any party other than the purchasers who have agreed to purchase. That is all the amendment says. Do not bring in all these extraneous matters which have nothing to do with the wording and the intent of the amendment.

• 2140

**Mr. Taylor:** There are not other extraneous matters. You are just guessing at it as we are.

**The Chairman:** Mr. Taylor has raised the point that Mr. Nickerson raised in the previous discussion on the earlier amendment. There is nothing in that amendment, Mr. Benjamin, about prospective purchasers. I know what you mean and I know what you are intending to do. I have not ruled the amendment out of order; I have accepted it. But, if there is no further discussion, and the Minister does not want to make any comment on it, then . . .

**Mr. Althouse:** On a point of order. The Minister, I believe, was about to answer Mr. Benjamin's question about other interests in the Northern Transportation Limited.

**Mr. Mazankowski:** I am just a little confused. Mr. Benjamin was talking about prior to the sale. I am not really sure what he really meant by that. The thing is that what is on the table right now is an agreement to purchase, and there are certain covenants and certain conditions of that sale that have been agreed to. The parties involved have agreed to the purchase, for a given price, of the assets of NTCL, and there it is. If you start extracting lands or parts of that, obviously you do not have a deal.

**Mr. Benjamin:** I am trying to make it easier for you.

**Mr. Mazankowski:** Well, no, you are not making it any easier. It is a bit of a redundant type of an amendment. I must say, Mr. Chairman, and I do not want to reflect on what has occurred earlier, I have a lot more sympathy with Mr. Benjamin's first amendment, and I want to assure him that we will certainly try to give it the consideration that I know he would want it to have when he reintroduces it at report stage. But we have on the table an agreement of purchase with Nunasi and the Inuvialuit. They know the terms and conditions, and if the government started stripping away certain parts of the corporation, we obviously do not have a deal.

[Traduction]

**M. Benjamin:** Monsieur le président, avec tout le respect que je dois à mon collègue, permettez-moi de lui rappeler que les terres dont il parle ne font pas partie des actifs de la Société des transports. Mon amendement ne s'applique qu'aux actifs de cette société. Si cette dernière loue à bail des terres d'une bande indienne et que ces terres sont sur une réserve, ni la location à bail, ni les terres de la réserve ne font partie des actifs de la société. Ni non plus l'équipement d'un employé qui aurait été oublié sur les terres de la société. Cela ne fait pas partie des actifs.

Tenez-vous en à l'amendement, et uniquement à ce dernier. Tout ce que l'amendement prévoit, c'est que les actifs de la Société des transports et non les actifs de quelqu'un d'autre ne pourront être aliénés à qui que ce soit d'autre qu'à ceux qui ont accepté de les acheter. Voilà tout ce que prévoit mon amendement. De grâce, cessez de parler de considérations qui n'ont rien à voir ni avec le texte ni avec l'objectif de l'amendement.

**M. Taylor:** Il ne s'agit pas de considérations qui n'ont rien à voir avec l'amendement. Vous êtes en train de spéculer tout autant que nous.

**Le président:** Monsieur Taylor a soulevé une objection qui avait été soulevée par monsieur Nickerson au sujet de l'amendement précédent. L'amendement ne parle aucunement d'acheteurs éventuels, monsieur Benjamin. Je sais quelles sont vos intentions, et je comprends votre objectif. D'ailleurs, je n'ai pas jugé votre amendement irrecevable, tout au contraire. Mais si on ne veut pas en discuter plus à fond et si le ministre ne désire pas le commenter, alors . . .

**M. Althouse:** Un rappel au règlement. Je pense que le ministre allait répondre à la question de M. Benjamin au sujet des autres parties intéressées à la société de transport.

**M. Mazankowski:** Je suis confus. Monsieur Benjamin a parlé d'acheteurs éventuels intéressés par les actifs avant la vente. Je ne suis pas sûr de l'avoir bien compris. À l'heure actuelle, il existe un accord en vue d'un achat assorti de certaines conventions et de certaines conditions, qui ont également été entérinées. Les parties intéressées ont accepté d'acheter les actifs de la Société des transports à un certain prix, voilà tout. Si vous commencez à en extraire certaines terres ou certaines parties, il est évident que l'entente ne tient plus.

**M. Benjamin:** J'essayais simplement de vous faciliter la tâche.

**M. Mazankowski:** Eh bien, vous ne nous la facilitez certainement pas. Votre amendement me semble superflu. Monsieur le président, sans vouloir m'appesantir sur ce qui s'est passé plus tôt, j'avoue accepter beaucoup plus facilement le premier amendement de M. Benjamin, et je veux l'assurer que je lui accorderai toute l'importance voulue lorsqu'il le présentera au moment du rapport. Mais nous avons déjà sur la table une entente en vue d'un achat de la part des Sociétés Nunasi et Inuvialuit. Ces deux sociétés en connaissent les termes et les conditions, et si le gouvernement commençait à

[Text]

**The Chairman:** Any further discussion?

Amendment negated

**The Chairman:** The next amendment is an amendment by the government. It is a new section incorporating certain presumptions of the Income Tax Act. Mr. Minister, as far as the Chair is concerned, frankly the Chair did have some concern about it, I can tell you, when we first looked at it, for several very substantive reasons. But first, why is it here and not in the only place where the Income Tax Act is referred to on the next page?

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman, a point of order.

**The Chairman:** Oh, sorry, it has not been moved yet.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman, with due respect, I would like to move this amendment. I apologize that I did not have these amendments here five minutes before we started, but I did bring a few members of my staff, and I am sure they will be able to answer questions concerning the amendment.

Mr. Chairman, I would like to move that clause 3 of Bill C-53 be amended by adding immediately after line 11, on page 2, the following:

(4) For the purposes of the Income Tax Act, the Income Tax Application Rules, 1971, and the Income Tax Regulations ...

**The Chairman:** Can we dispense with the rest of the amendment?

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** We can dispense if everyone has a copy, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Gray, for bringing me up to make sure the amendment was properly before the committee before we could have discussion. I thank you for moving the amendment, and I am glad you worked with your officials on this matter. Now, could we have some explanation? Was it just left out of the bill initially?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, it was drawn to our attention by Finance that there was a deficiency in the bill, and we wanted to correct that. The provisions ensure that the NTCL will be treated, from an Income Tax point of view, in exactly the same way after the sale as before the sale. This is required now because of the anomaly under which NTCL as an agent corporation does not legally own its own property, which legally belongs to Her Majesty.

[Translation]

en extraire certains éléments, l'affaire ne tiendrait certainement plus.

**Le président:** Veut-on encore en discuter?

L'amendement est rejeté

**Le président:** Le prochain amendement est proposé par le gouvernement. Il s'agit d'un nouvel article qui incorpore certaines présomptions de la Loi de l'impôt sur le revenu. Monsieur le ministre, votre président n'était pas tout à fait sûr de pouvoir accepter l'amendement, lorsqu'il l'a lu pour la première fois, pour des raisons assez importantes. Mais tout d'abord, pourquoi proposez-vous votre amendement à l'article 3, alors que la Loi de l'impôt sur le revenu est mentionnée à la page suivante du projet de Loi?

**M. Gray (Bonaventure—Îles de la Madeleine):** Monsieur le président, un rappel au règlement.

**Le président:** Pardon, il n'a pas été encore proposé.

**M. Gray (Bonaventure—Îles de la Madeleine):** Monsieur le président, sans vouloir vous offenser, c'est moi qui voudrais proposer cet amendement. Je suis désolé de ne pas avoir eu copie de ces amendements cinq minutes avant le début de la séance, mais j'ai jugé bon de venir avec quelques membres de mon personnel, qui pourront certainement répondre à vos questions.

Monsieur le président, j'aimerais proposer que l'article 3 du projet de Loi C-53 soit amendé par l'adjonction, à la suite de la ligne 8, page 2, de ce qui suit:

(4) Pour l'application de la Loi de l'impôt sur le revenu, des règles de 1971 concernant l'application de la Loi de l'impôt sur le revenu et du Règlement de l'impôt sur le revenu ...

**Le président:** Pouvons-nous laisser tomber le reste de l'amendement?

**M. Gray (Bonaventure—Îles de la Madeleine):** Certainement, si tous le monde en a reçu copie, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Gray, merci de vous assurer que l'amendement est déposé dans les règles devant le Comité avant qu'il fasse l'objet d'une discussion. Merci d'avoir déposé l'amendement, et merci au ministre d'y avoir travaillé avec ses collaborateurs. Maintenant pourriez-vous nous expliquer votre amendement? Avail-il tout simplement été omis du projet de Loi à l'origine?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, se sont les Finances qui nous ont fait remarquer que le projet de Loi présentait une lacune, et nous avons voulu la corriger. Les dispositions prévoient que la Société des transports sera traitée, du point de vue de l'impôt sur le revenu, exactement de la même façon avant et après la vente. L'amendement est nécessaire à cause d'une anomalie; en effet la Société des transports, en tant qu'agent, ne possède pas du point de vue juridique ses propres biens, ils appartiennent selon la loi à Sa Majesté.



[Texte]

• 2145

I guess that is a legalistic way of ensuring that the corporation will be treated in the proper manner from a tax point of view.

**The Chairman:** Mr. Minister, from the Chair, because I must say it is a very legal situation . . . When the Chair and officials first read this, I certainly had concern about the amendment and I certainly had concern about where it was coming from. The concern has been alleviated in part, but it will depend on the answer to this question. Does this amendment in any way affect the disbursements or the revenue of the Government of Canada?

**Mr. Mazankowski:** No, not at all.

**The Chairman:** It is strictly a tax measure for the purpose of the tax status of the corporation after the sale.

**Mr. Mazankowski:** On the location of this amendment, perhaps the legal counsel could just address that point. I know you had raised it as a point of concern.

**Mr. Werner Heiss (Legal Counsel (Justice), Transport Canada):** I think the question you have raised is why is it not in clause 8, which refers to the Income Tax Act, particularly section 27. These amendments certainly arise and are in relationship to section 27. The reason it has been placed in clause 3—the particular one you are looking at—is simply that it relates to the transfer of the property and arises out of the transfer of the property. So it was felt it would be more appropriate to be placed next to that particular provision.

**The Chairman:** You confirm some of the advice I was getting here, and I thank you for that explanation.

Amendment agreed to

**Mr. Nickerson:** On clause 3 as amended, I have a few questions.

The first one deals with subclause 3(1). How many shares of NTCL are issued? Am I correct in thinking the Minister of Transport on behalf of Her Majesty holds them all, and will all those shares be sold to the buyers?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, that is correct. The Minister of Transport does hold all the shares in trust for Her Majesty. In so far as the numbers are concerned, 250,520 shares are issued and fully paid, and 400,000 common shares of no par value.

**Mr. Nickerson:** That is the authorized . . .

**Mr. Mazankowski:** Authorized, that is right.

**Mr. Nickerson:** So the press speculation about the government maintaining 10% or so is all out of line.

**Mr. Mazankowski:** That is right.

[Traduction]

C'est une disposition juridique qui fait que la société sera traitée équitablement du point de vue fiscal.

**Le président:** Monsieur le ministre, étant donné qu'il s'agit de détails d'ordre juridique . . . lorsque j'ai lu pour la première fois cet amendement avec mes conseillers, je me suis inquiété de sa raison d'être. On m'a rassuré en partie, mais j'aimerais quand même que vous répondiez à la question suivante: votre amendement a-t-il des répercussions quelconques sur les dépenses ou les revenus du gouvernement du Canada?

**M. Mazankowski:** Pas du tout.

**Le président:** Il s'agit donc uniquement d'une disposition fiscale précisant au terme de la Loi de l'impôt le statut de la société après la vente.

**M. Mazankowski:** À ce sujet, je vais laisser mon conseiller juridique vous répondre. Je sais que cela vous préoccupe.

**M. Werner Heiss (conseiller juridique (Justice), Transport Canada):** Vous vous demandez pourquoi cet amendement, qui touche particulièrement l'article 27 de la Loi de l'impôt sur le revenu, n'a pas été proposé au regard de l'article 8. Vous avez raison de dire que ces amendements touchent l'article 27 de la Loi de l'impôt. La raison pour laquelle nous l'avons proposé au regard de l'article 3—en créant en particulier un autre paragraphe—c'est simplement parce qu'il a trait à la cession de biens et qu'il découle de cette question. Voilà pourquoi nous avons jugé qu'il serait plus approprié de le présenter à l'article 3.

**Le président:** Vous confirmez ce que l'on est en train de me dire, et je vous remercie de votre explication.

L'amendement est adopté

**M. Nickerson:** J'ai quelques questions à poser au sujet de l'article 3 modifié.

Tout d'abord, au sujet du paragraphe 3(1). De combien d'actions de la Société des transports parle-t-on? Ai-je tort de croire que le ministre des Transports, au nom de Sa Majesté, les détient toutes et qu'il les vendra toutes aux acheteurs?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, vous n'avez pas tort. C'est le ministre des Transports qui détient toutes les actions en fiducie de Sa Majesté. Quant au nombre d'actions, 250,520 d'entre elles ont été émises et sont payées au complet, et 400,000 d'entre elles sont des actions ordinaires sans valeur au pair.

**M. Nickerson:** S'agit-il du nombre autorisé . . .

**M. Mazankowski:** Oui, du nombre autorisé.

**M. Nickerson:** Par conséquent, les spéculations de la presse selon lesquelles le gouvernement garderait 10 p. 100 des actions, ne sont pas fondées.

**M. Mazankowski:** Non.

[Text]

**Mr. Nickerson:** Would it be permissible to ask what is the price per share?

**Mr. Mazankowski:** I will tell you on Saturday.

**Mr. Nickerson:** On subclause 3(2), is there a list of this property that is presently used by NTCL which does not belong to them; which belongs to the Crown in some other form?

**Mr. Stephenson:** Technically, NTCL is an agent of Her Majesty; and as an agent of Her Majesty, NTCL has the use of all the assets that we normally consider as belonging to NTCL. But legally an agent of Her Majesty does not own its own property. The property is owned by Her Majesty. The intent of subclause 3(2) is to allow us to transfer not just shares to the corporation but also those assets which the corporation needs to carry on business.

• 2150

There is a very short list of a couple of parcels of land and some assets, which are used by NTCL in the carrying out of DEW Line re-supply for the U.S. Air Force, which will be retained and exempted from the sale, though. With the exception of that, the rest of NTCL's assets, which we normally look on as NTCL's assets, will be transferred to the corporation.

**Mr. Nickerson:** I understand. I have a little problem with the wording of subclause 3(2), that deals with parts of an Indian reservation that are used presently by NTCL.

The way I read it, as obtusely as possible, it could be held that this part of the Indian reserve, because it is held by Her Majesty, would be transferred to NTCL. I know that is not the intent, so my question might properly be addressed to the legal adviser. I ask if he is satisfied that the part of the Indian reservation that is presently used by NTCL would not be transferred to NTCL; or is it something that should be specifically exempted under clause 3?

**Mr. Heiss:** That is certainly one way we can do it if there is any concern in respect to that. Certainly it is not the intent to pass on the reserve. If there is any doubt, we would certainly do that in that respect.

**Mr. Nickerson:** So that is something you can give your attention to overnight.

**Mr. Heiss:** We certainly can.

**Mr. Nickerson:** I am thinking particularly about Island C in the Hay River.

**Mr. Mazankowski:** Perhaps, Mr. Chairman, Mr. Nickerson may want to discuss this matter further with our legal advisers.

**The Chairman:** We will move on. We have another amendment on clause 3 from Mr. Benjamin. It is rather an extensive one. Would you move it, Mr. Benjamin, please?

[Translation]

**M. Nickerson:** Puis-je vous demander combien on paiera chaque action?

**M. Mazankowski:** Je vous le dirai samedi prochain.

**M. Nickerson:** Au sujet du paragraphe 3(2), existe-t-il une liste des biens utilisés actuellement par la Société de transport et qui ne lui appartiennent pas, mais qui appartiennent plutôt à la Couronne sous une forme quelconque?

**M. Stephenson:** Du point de vue technique, la Société des transports est un agent de Sa Majesté; en tant qu'agent de Sa Majesté, la société a l'usage de tous les actifs qui sont normalement considérés comme lui appartenant. Mais du point de vue juridique, un agent de Sa Majesté ne possède pas ses propres biens, puisque ceux-ci appartiennent à Sa Majesté. L'objectif du paragraphe 3(2) est de nous permettre de céder non seulement les actions de la société, mais de céder aussi les actifs dont elle a besoin pour continuer ses activités.

Il existe une liste très courte de quelques parcelles de terrain et de certains actifs, utilisés par la Société des transports dans le réapprovisionnement des Forces armées américaines à partir de la ligne DEW, qui seront retenus et exemptés de la vente. Mais à l'exception de ce que je viens de mentionner, le reste des actifs de la Société des transports, c'est-à-dire ce que l'on considère comme étant normalement un actif appartenant à la société, seront cédés aux acheteurs.

**M. Nickerson:** Je vois. Le libellé du paragraphe 3(2) me préoccupe surtout si je pense à certaines parties de la réserve indienne qui sont utilisées par la Société des transports.

Si je lis le libellé de la façon la plus obtuse possible, cela signifierait donc que la partie de la réserve indienne utilisée par la Société des transports pourrait lui être cédée, étant donné que la réserve est la propriété de Sa Majesté. Comme je sais que ce n'est pas l'objectif du projet de loi, votre conseiller juridique pourra peut-être m'expliquer. Êtes-vous convaincus que la partie de la réserve indienne utilisée actuellement par la Société des transports ne pourra pas être cédée à cette dernière? Ou est-ce qu'il ne faudra pas plutôt que l'article 3 exempté de façon bien précise cette partie de la réserve?

**M. Heiss:** Ce serait une façon de faire, si cela vous inquiète véritablement. L'amendement n'a certainement pas pour objectif de céder la réserve. Si vous avez des doutes à ce sujet, nous pourrions apporter la précision que vous désirez.

**M. Nickerson:** Vous pourriez y penser d'ici demain?

**M. Heiss:** Certainement.

**M. Nickerson:** Je pense en particulier à l'Île C de la rivière Hay.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, M. Nickerson voudra peut-être en discuter plus à fond avec nos conseillers juridiques.

**Le président:** Poursuivons. Nous passons maintenant à un autre amendement de M. Benjamin à l'article 3, assez verbeux celui-ci. Monsieur Benjamin, voudriez-vous le proposer?

[*Texte*]

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, it will necessitate the renumbering of the paragraphs in my amendment as a consequence of the Minister's amendment having been accepted, but I will not worry about that now. On the assumption that you rule them in order, you may want to have them either discussed and/or voted upon separately. However, I will present my amendment.

I move that Bill C-53, An Act to authorize the disposal of the Northern Transportation Company Limited and the forgiveness of its debt to Her Majesty and to amend other Acts in consequence thereof, be amended in clause 3 by adding immediately after line 11—which would now, Mr. Chairman, be adding immediately after the amendment we just passed—the following:

(5) The terms and conditions of the sale shall be made public through publication in *The Canada Gazette*.

(6) Any purchaser or future purchaser of the shares, assets, property, real or personal, rights or interests of the Corporation shall be bound by the responsibility, subject to approval by the CTC, to continue to provide, as a minimum, the type and level of service that is currently provided by the Corporation.

(7) The Minister shall undertake to

(i) immediately study the effects, both social and economic, of the operation of the Corporation and any projected or proposed changes to the ownership and/or operations of the Corporation; and

(ii) monitor, on a continuing basis

(a) the operations of the Corporation to ensure the compliance with subsection 3(5) by the owners and operators; and

(b) the continuing effects referred to in paragraph 3(6)(i)

Mr. Chairman, I guess I had better wait to see if you accept this amendment.

**The Chairman:** I do not want to be too quick, Mr. Benjamin, but the Chair has studied your amendment, and the Chair has no hesitation at all in ruling it out of order, whether it is (5), (6), (7), or whatever. Your amendment runs counter to *Beauchesne Fifth Edition*, subparagraph 773(1), which states:

An amendment is out of order if it is irrelevant to the bill beyond its scope . . .

These amendments go quite a bit beyond the scope of the bill. Your amendment would put clear responsibility on the purchasers to continue to provide a certain level of service. That service would have to be monitored—and there may be good reasons for that—and as well it would have the Minister monitor the social and economic effects of the proposed changes, whatever that means, to the ownership and the operation of the Corporation.

[*Traduction*]

**M. Benjamin:** Monsieur le président, il faudra renuméroter les paragraphes de mon amendement, étant donné que celui du ministre vient d'être accepté, mais je ne m'en inquiéterai pas maintenant. Si vous les jugez recevables, vous voudrez peut-être en discuter et les passer aux voix séparément. Voici maintenant mon amendement.

Je propose que le projet de loi C-53, loi visant à autoriser l'aliénation de la Société des transports du Nord Limitée, la remise de sa dette envers Sa Majesté et la modification d'autres lois en conséquence, soit amendé à l'article 3 par l'adjonction, immédiatement après la ligne 8, page 2—monsieur le président, il faudrait maintenant l'ajouter immédiatement après l'amendement qui vient d'être adopté—de ce qui suit:

(5) Les termes et conditions de la vente seront publiés dans *La Gazette du Canada*.

(6) Tout acheteur éventuel des actions, actifs, biens meubles ou immeubles et des droits de la Société sera tenu, si la CCT l'approuve, de continuer à offrir au moins le genre et le niveau de service qu'offre actuellement la Société.

(7) Le ministre s'engagera

(i) à étudier immédiatement les conséquences sociales et économiques des opérations de la Société et de tout changement proposé ou projeté de propriétaire et/ou dans les opérations de la Société; et

(ii) à vérifier, sur une base continue

a) les opérations de la Société pour que les propriétaires et les exploitants respectent le paragraphe 3.(5); et

(b) les répercussions mentionnées à l'alinéa 3.(6)(i)

Monsieur le président, j'imagine que je dois attendre pour voir si vous acceptez mon amendement.

**Le président:** Je ne voudrais pas me prononcer trop rapidement, monsieur Benjamin, mais votre président a étudié votre amendement; je n'hésite pas à le déclarer irrecevable, quelle que soit sa numérotation. Votre amendement contredit en effet le paragraphe 773(1) de la cinquième édition du *Beauchesne* qui stipule ce qui suit:

Il est interdit au président de recevoir des propositions d'amendement . . . S'il ne se rapporte pas au projet de loi, ou s'il en dépasse la portée . . .

Vos amendements dépassent de beaucoup la portée du projet de loi. Votre amendement rend clairement les acheteurs responsables de continuer à fournir un certain niveau de service. Ce service devrait faire l'objet d'une vérification—et il y a sans doute de très bonnes raisons à cela—et le ministre se verrait obligé d'étudier les répercussions sociales et économiques des changements—peu importe ce que vous voulez dire par là—que l'on se propose d'apporter à la propriété et à l'exploitation de la Société.



[Text]

• 2155

[Translation]

While the amendment in the opinion of the Chair is very interesting and may have some very interesting debating points as far as procedure is concerned, from the Chair there is no hesitation that it clearly goes beyond the scope of the bill, and on that basis I am prepared without much more discussion to hit the gavel.

**Mr. Benjamin:** If I may suggest to the Chair, sir, with all respect, the first paragraph is in line with what the Minister has already said in the House.

**The Chairman:** I do not care what the Minister said in the house, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Just a minute. It puts in the bill . . .

**The Chairman:** It says a lot of good things.

**Mr. Benjamin:** Just a minute. I do not understand how making public through *The Canada Gazette*, after the sale is completed, the terms and conditions of the sale in any way, shape or form, that particular paragraph, flies in the face of the bill. You might have an argument on the other one.

**The Chairman:** Well, you have convicted your own self. If an amendment is in part out of order, the total amendment is out of order. You as an experienced parliamentarian know that. So that is why, without getting into all the interesting arguments of many nice things you propose, the thing is out of order. I have not hit the gavel yet—Mr. Tobin—but I am going to hit it very quickly on this.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman . . .

**The Chairman:** I think there are some interesting things in it, Mr. Benjamin, but they should have been in the bill.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I just wanted to indicate that I have to agree with the chairman's ruling. As well intentioned . . .

**The Chairman:** That is right.

**Mr. Tobin:**—and as properly motivated as this amendment might be, it is clearly out of order, and if any section of it Mr. Benjamin would like to argue is in order then that involves another amendment. I would like to suggest to the Chair that we get on to amendments that are in order.

**The Chairman:** I must say, Mr. Benjamin, I do not really have . . .

**Mr. Benjamin:** Say it with great regret, Mr. Chairman.

**The Chairman:** With great regret, it was a very interesting subject you have raised which may have laudible purposes, but they were not in the bill when it passed second reading. The amendment is ruled out of order. That is it. You cannot appeal.

**Mr. Benjamin:** I am not.

Quoique de l'avis du président l'amendement soit très intéressant et qu'il puisse donner naissance à d'intéressantes discussions relatives à la procédure, il ne fait aucun doute que la proposition dépasse la portée du projet de loi et, pour cette raison, je suis disposé à la rejeter sans plus de discussion.

**M. Benjamin:** En toute déférence à votre endroit, monsieur le président, je souligne que le premier paragraphe est compatible avec ce que le ministre a déjà dit à la Chambre.

**Le président:** Je ne me soucie pas de ce qu'a dit le ministre à la Chambre, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Un instant. Cela place le projet de loi . . .

**Le président:** On y trouve toutes sortes de bonnes choses.

**M. Benjamin:** Un instant. Je ne comprends pas comment le fait de rendre publiques, dans la *Gazette du Canada*, après la fermeture de la vente, les conditions de cette vente ferait que cette disposition serait, d'une manière ou d'une autre, contraire au projet de loi. Vous avez peut-être un argument pour contester l'autre.

**Le président:** Vous êtes convaincu vous-même. Si un amendement est en partie inadmissible, l'ensemble de l'amendement est inadmissible. Vous êtes un parlementaire d'expérience, et vous savez cela. C'est pourquoi, sans aborder les discussions intéressantes portant sur votre proposition, je décide qu'elle est inadmissible. Je n'ai pas encore donné le coup de marteau . . . monsieur Tobin . . . mais je le ferai très rapidement sur cette question.

**M. Tobin:** Monsieur le président . . .

**Le président:** Votre proposition présente des aspects intéressants, monsieur Benjamin, mais ils auraient dû être compris dans le projet de loi.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je désire souligner que je suis d'accord avec votre décision. Même si le proposeur est bien intentionné . . .

**Le président:** C'est exact.

**M. Tobin:** . . . et que son amendement est présenté pour de bonnes raisons, il est clairement inadmissible et, si M. Benjamin veut soutenir que l'une de ces parties est admissible, il devrait présenter un autre amendement. Je demande au président que nous passions aux amendements qui sont admissibles.

**Le président:** Monsieur Benjamin, j'avoue que je n'ai pas vraiment . . .

**M. Benjamin:** Dites que vous le regrettez beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** J'ai beaucoup de regret, le sujet que vous avez soulevé était très intéressant et il avait peut-être des objectifs louables, mais tout cela ne se trouvait pas dans le projet de loi lors de la deuxième lecture. Cet amendement est donc rejeté. C'est tout. Il n'y a pas d'appel.

**M. Benjamin:** Je n'avais pas l'intention de le faire.

## [Texte]

**The Chairman:** You can only appeal a ruling.

**Mr. Benjamin:** I am not.

Now I have a further amendment to the same clause.

**The Chairman:** No, the one I have is on clause 4.

**Mr. Benjamin:** No, we are still on clause 3.

**The Chairman:** What is it then?

**Mr. Benjamin:** All I want to move now, Mr. Chairman, is that Bill C-53 be amended in clause 3 by adding immediately after line 11 the following:

## Notification

(4) The terms and conditions of the sale shall be made public through publication in *The Canada Gazette*.

**The Chairman:** We have not got that.

**Mr. Benjamin:** Just take the top part of my previous motion.

**The Chairman:** So you have cut out all the rest?

**Mr. Benjamin:** For now anyway.

**The Chairman:** We do not have any copies, but I guess all members are reading the first part of his . . .

## Question?

Mr. Minister, would you like to comment?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I do not know why we want to have this incorporated. I had indicated that the terms of the transaction were going to be made public, and under the freedom of information that is clearly something that is required. I have no hesitation at all in making that information available. I suppose it really does not make any difference, but we have the difficulty of conforming and the printing costs. I guess I do not feel strongly one way or the other, but it seems to me that there is going to be every bit of access to this information that is required by the public.

I am certainly going to expose it all. I have made that undertaking. If the member insists that we should be held to it in this manner, that is fine. It just simply restricts my flexibility in making it available in the way we see fit.

**The Chairman:** The Chair is accepting the amendment. Are we ready for the question? Question.

• 2200

## Amendment negated

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, on a point of order, I assure the hon. member that I will personally see he gets the full details, so he can disseminate the information to all his friends, whom I might miss.

Clause 3 as amended agreed to

## [Traduction]

**Le président:** Vous pouvez faire appel d'une décision.

**M. Benjamin:** Je n'en ferai rien.

Je désire maintenant proposer un autre amendement au même article.

**Le président:** Non, celui que j'ai ici porte sur l'article 4.

**M. Benjamin:** Nous en sommes encore à l'étude de l'article 3.

**Le président:** Qu'en est-il alors?

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je désire simplement proposer maintenant que le projet de loi C-53 soit modifié à l'article 3 par l'adjonction, immédiatement après la ligne 9, de ce qui suit:

## Avis

(4) Les conditions de la vente devront être rendues publiques dans la *Gazette du Canada*.

**Le président:** Nous n'avons pas ce texte.

**M. Benjamin:** Prenez simplement la partie du haut de ma motion précédente.

**Le président:** Alors, vous avez coupé tout le reste?

**M. Benjamin:** Pour l'instant, du moins.

**Le président:** Nous n'avons pas d'exemplaire de cette motion, mais je pense que tous les députés . . .

## Une question?

Monsieur le ministre, vous voulez faire une observation?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je ne vois pas pourquoi on veut ajouter cette disposition. J'ai dit que les conditions de la transaction seraient rendues publiques, ce qui est clairement nécessaire de toute façon en vertu des dispositions sur l'accès à l'information. Je n'hésite aucunement à rendre cette information publique. Je présume que cela ne fait pas de véritable différence, mais nous avons quelques difficultés avec les coûts d'impression. Je n'ai pas d'opinion très marquée, ni d'un côté ni de l'autre, mais il me semble que le public aura déjà très facilement accès à cette information.

Pour ma part, je vais certainement divulguer toute cette information. Je m'y suis engagé. Si le député insiste pour que nous procédions de cette façon, très bien. Cela limite cependant les moyens à utiliser pour rendre cette information publique, selon les circonstances.

**Le président:** Le président accepte cet amendement. Sommes-nous prêts pour le vote? Au vote.

## Amendement rejeté

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'invoque le règlement. Je puis assurer le député que je ferai personnellement en sorte qu'il obtienne tous les détails de ces transactions, afin qu'il puisse les communiquer à tous ses amis que je pourrais ne pas connaître.

L'article 3 est adopté avec ses amendements

## [Text]

On clause 4—*Sale or other disposal of assets*

**Mr. Benjamin:** I move that Bill C-53, an Act to authorize the disposal of the Northern Transportation Company Limited and the forgiveness of its debt to Her Majesty and to amend other acts in consequence thereof, be amended in subclause 4(1) by striking out line 19 on page 2 and substituting the following thereof:

Governor in Council, so long as fair value is received and the terms and conditions of the sale or disposition are made public through publication in the *Canada Gazette*.

This amendment would simply make any disposition of assets fully public.

**The Chairman:** I have a little difficulty accepting your amendment, quite frankly. The reason I have difficulty accepting it, Mr. Benjamin, without repeating myself, is that it adds new factors and new conditions that go beyond the clause you are trying to amend. "So long as fair value." What is fair value? You get into a whole new area there. The amendment is not acceptable, so it is ruled out of order.

**Mr. Nickerson:** Clause 4 deals with disposal of assets of the corporation prior to the sale taking place. What particular assets have already been disposed of by the corporation under this clause? In particular, what happened to the land in Fort McMurray?

**Mr. Mazankowski:** No assets have been disposed of prior to the sale, and none are contemplated.

**Mr. Nickerson:** So the land the NTCL owned or used in Fort McMurray goes with the deal?

**Mr. Mazankowski:** Not all of it. Under clause 3(3) a portion of it will be retained. The land on which the warehouse or the trucking terminal is located is part and parcel of the deal. The land surrounding it is held by the government.

**Mr. Nickerson:** What is the approximate value of the land that is to be excluded under this clause?

**Mr. Stephenson:** An appraisal was done for us last summer for the total parcel of land. That appraisal indicated that the total parcel, including the parcel that is now being left with the company for the truck terminal, was worth something close to \$1 million. But we have no up-to-date appraisal on what the value is of the land that is going to be retained, because previously that included the warehouse and the terminal.

**Mr. Mazankowski:** The terminal is located right in the middle of the property, is that not correct?

**Mr. Stephenson:** Yes.

• 2205

**Mr. Nickerson:** And no shares of any subsidiary corporation, Grimshaw or Nortran or whatever you call that, have been disposed of under this authority? None are likely to be disposed of under this authority and they all go with the

## [Translation]

Article 4—*Vente ou, d'une façon générale, aliénation d'éléments de l'actif*

**M. Benjamin:** Je propose que l'alinéa 4(1) du projet de loi C-53, loi visant à autoriser l'aliénation de la Société des transports du Nord limitée, la remise de sa dette envers Sa Majesté et la modification d'autres lois en conséquence, soit modifiée par substitution, à la ligne 15, page 2, de ce qui suit:

société qu'elle détient, à la condition de recevoir une valeur juste et que les conditions de la vente ou de l'aliénation soient rendues publiques par publication dans la *Gazette du Canada*.

Par cet amendement, toute aliénation de l'actif serait rendue pleinement publique.

**Le président:** En toute honnêteté, j'ai de la difficulté à accepter votre amendement. S'il en est ainsi, monsieur Benjamin, et je ne veux pas me répéter, c'est que cela ajoute de nouvelles conditions qui excèdent la portée de l'article que vous tentez de modifier. Vous parlez de «valeur juste». Qu'est-ce que cela signifie? Vous abordez un sujet tout nouveau ici. Cet amendement n'est pas acceptable; par conséquent je le rejette.

**M. Nickerson:** L'article 4 porte sur l'aliénation des actifs de la société avant la vente. Quels actifs ont déjà été aliénés par la société en vertu de cet article? Plus précisément, qu'est-il advenu des terres de Fort McMurray?

**M. Mazankowski:** Aucun actif n'a été aliéné avant la vente, et on n'envisage rien de tel.

**M. Nickerson:** Alors, les terres que la STNL avait ou utilisait à Fort McMurray font partie de la transaction, n'est-ce pas?

**M. Mazankowski:** Pas en entier. En vertu de l'article 3(3) une partie de ces terres seront conservées. Le terrain sur lequel se trouve l'entrepôt ou la gare de camions fait partie de la transaction. Les terres qui l'entourent appartiennent au gouvernement.

**M. Nickerson:** Quelle est la valeur approximative des terres qui sont exclues en vertu de cet article?

**M. Stephenson:** L'été dernier nous avons fait faire une évaluation de la valeur totale de ces terres. Elle a révélé que le terrain a une valeur approchant 1 million de dollars, y compris la parcelle où se trouve la gare de camions qui serait laissée à la compagnie. Cependant, nous ne disposons pas d'une évaluation récente des terres qui seront conservées, puisque auparavant, cela comprenait l'entrepôt et la gare.

**M. Mazankowski:** La gare se trouve au plein centre de la propriété, n'est-ce pas?

**M. Stephenson:** En effet.

**M. Nickerson:** Et en vertu de cet article on n'a aliéné aucun élément d'actif ni aucune société filiale, qu'il s'agisse de la Grimshaw, de la Nortran ou une autre? Aucune d'entre elles n'est susceptible d'être aliénée en vertu de cet article, et elles



[Texte]

deal—all the shares in Grimshaw, Nortran and the other subsidiaries?

**Mr. Mazankowski:** None have been disposed of and none are contemplated.

**Mr. Nickerson:** In that case, why do you need clause 4?

**Mr. Mazankowski:** Could I have the legal counsel answer that question? He is responsible for the drafting of the bill.

**Mr. Heiss:** There was some interest of Fort McMurray in the lands, which are presently owned, of course, and being used as the terminal. Discussions had taken place with the city, but the city has now declined to take those lands and as a result the provision is no longer needed as such.

**Mr. Nickerson:** So putting a lot of this in is really superfluous, especially the part about the shares?

**Mr. Heiss:** At this point in time perhaps we would agree.

Clause 4 agreed to

**The Chairman:** Clause 5.

On clause 5

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman, at the risk of repeating myself, I move that clause 5 of Bill C-53 be amended

(a) by adding immediately after line 40 on page 2 the following:

(3) For the purposes of the Income Tax Act, the amount of any debt, obligation or claim, other than interest owing, forgiven and written off pursuant to this section is deemed to have been repaid in full by the Corporation immediately before it was so forgiven and written off.

(b) by renumbering subclause (3) as subclause (4).

**The Chairman:** Would you care to give an explanation for that?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, this provision avoids the technical consequences for the corporation as a result of the government not passing on the company's debt to the non-agent private corporation.

**The Chairman:** Yes. Okay.

Any further discussion? Question on the amendment?

Amendment agreed to

**Mr. Nickerson:** Would I be correct in assuming, Mr. Chairman, that the amount of debt to be written off is something like \$25 million?

**Mr. Mazankowski:** My understanding is that approximately \$1.5 million will be written off.

**Mr. Nickerson:** Only \$1.5 million of the outstanding debt of \$25 million or so?

**Mr. Stephenson:** That is right.

[Traduction]

font toutes partie de la transaction—toutes les actions de la Grimshaw, de la Nortran et des autres filiales, n'est-ce pas?

**Mr. Mazankowski:** Aucune n'a été aliénée, et nous ne prévoyons rien de tel.

**Mr. Nickerson:** Dans ce cas, pourquoi avez-vous besoin de l'article 4?

**Mr. Mazankowski:** Le conseiller est responsable de la rédaction du projet de loi.

**Mr. Heiss:** Certaines personnes s'intéressaient aux terres de Fort McMurray qui sont présentement utilisées comme gare. Des discussions avaient été entreprises avec la ville, mais celle-ci n'est maintenant plus preneuse, et cette disposition n'est plus vraiment nécessaire.

**Mr. Nickerson:** Ce libellé est donc vraiment superflu, particulièrement en ce qui a trait aux actions, n'est-ce pas?

**Mr. Heiss:** Je suis d'accord avec vous.

L'article 4 est adopté

**Le président:** Passons à l'article 5.

Article 5

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, au risque de me répéter, je propose que l'article 5 du projet de Loi C-53 soit modifié par:

a) l'insertion après la ligne 36, page 2, de ce qui suit:

(3) Pour l'application de la Loi de l'impôt sur le revenu, le montant de toute dette, obligation remise et radiée conformément au présent article est réputée avoir été totalement remboursée par la société immédiatement avant la remise et la radiation.

b) la renumération du paragraphe 3, qui deviendra paragraphe 4.

**Le président:** Pourriez-vous nous expliquer tout cela?

**Mr. Mazankowski:** Monsieur le président, cette disposition évite à la société les difficultés techniques qui résulteraient du fait que le gouvernement ne transmettrait pas la dette de la société à une société privée qui n'est pas un agent.

**Le président:** D'accord.

D'autres discussions? Nous passons au vote?

L'amendement est adopté

**Mr. Nickerson:** Monsieur le président, ai-je raison de croire que la dette qui doit être radiée est d'environ 25 millions de dollars?

**Mr. Mazankowski:** À ma connaissance la somme qui doit être radiée est d'environ 1.5 million de dollars.

**Mr. Nickerson:** Seulement 1.5 million de dollars sur la dette en souffrance, qui est de 25 millions de dollars approximativement?

**Mr. Stephenson:** C'est exact.

*[Text]*

**Mr. Nickerson:** Why are we doing it that way? Why is it necessary? When I first read this I thought you were going to write off the whole \$25 million or so and I kind of wondered why. Why is it necessary to write off part of that debt but not all of it, for instance?

**Mr. Stephenson:** The intention of the government has always been, to the degree possible, to have the debt repaid in full, but as part of the transaction that is not possible. But we are going to be able to repay the debt nearly to its face value and we anticipate only having to write off \$1.5 million.

**Mr. Nickerson:** Oh, I see what it is all about.

**Mr. Stephenson:** Most of the debt will be repaid.

**Mr. Nickerson:** I see. So by doing a little simple arithmetic, subtracting \$1.5 million from \$25 million, we can come up with the approximate cash amount that the government is likely to receive from this.

**The Chairman:** [*Inaudible—Editor*] . . . evidently in view of the commitments.

Clause 5 as amended agreed to

Clauses 6 and 7 agreed to

On clause 8

**The Chairman:** On clause 8, Mr. Benjamin, you have an amendment.

**Mr. Benjamin:** Yes, Mr. Chairman.

I move that Bill C-53 be amended in clause 8(2) by striking out line 22 on page 3 and substituting the following therefor:

earned in a year in a province or territory is that

**The Chairman:** I accept the amendment. Any discussion?

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, the purpose of my amendment is that I think the time is not far off when the territories will be authorized to levy a territorial income tax the same as the provinces can. The Northern Transportation Company Limited, under the new ownership in that transitional period, starting next week, will be as liable as anyone else in the event of territorial income tax being levied. That is the purpose. It is not a big deal, but it is nice just the same.

• 2210

**The Chairman:** Mr. Malone.

**Mr. Malone:** Mr. Chairman, has Mr. Benjamin checked with Revenue Canada? As I understand it, the Territories do not now levy a tax. If the Territories do not levy tax, then, it is difficult for us to write in the permission to do so in a piece of legislation, especially when it is not part of the act. Have you checked that?

**Mr. Benjamin:** This is "a just in case" type of amendment. If the Territories were to ask next Monday for the Governor in

*[Translation]*

**M. Nickerson:** Pourquoi procédons-nous de cette façon? Pourquoi est-ce nécessaire? Lorsque j'ai d'abord lu ce projet de loi, je croyais qu'on allait radier la somme de 25 millions de dollars environ, et je me demandais pourquoi. Pourquoi est-il nécessaire de radier une partie de cette dette, mais pas la dette dans son ensemble?

**M. Stephenson:** Le gouvernement a toujours eu l'intention de faire en sorte que, dans la mesure du possible, la dette soit remboursée en entier, mais cela n'est pas possible dans le cadre de cette transaction. Cependant nous pourrions rembourser cette dette presque au complet et nous prévoyons devoir radier 1.5 million de dollars seulement.

**M. Nickerson:** Je vois.

**M. Stephenson:** Presque toute la dette sera remboursée.

**M. Nickerson:** Je vois. Alors en faisant un calcul simple, en soustrayant 1.5 million de dollars, on sait approximativement ce que le gouvernement recevra probablement à la suite de cette transaction.

**Le président:** [*Inaudible—Éditeur*] . . . de toute évidence, compte tenu des engagements.

Article 5 adopté avec ces modifications

Articles 6 et 7 adoptés

Article 8

**Le président:** Monsieur Benjamin, vous proposez un amendement à l'article 8.

**M. Benjamin:** Oui, monsieur le président.

Je propose que l'article 8(2) du projet de loi soit modifié par la suppression de la ligne 22 et son remplacement par ce qui suit:

l'année dans une province ou un territoire est la proportion

**Le président:** J'accepte cet amendement. Y a-t-il discussion?

**M. Benjamin:** Monsieur le président, si je propose cet amendement, c'est qu'à mon avis, les territoires seront autorisés à lever un impôt sur le revenu, tout comme les provinces. La Société des transports du Nord limitée, qui changera de main pendant cette période de transition, à compter de la semaine prochaine, sera aussi responsable que n'importe qui si un impôt sur le revenu était imposé dans les territoires. Voilà la raison d'être de cet amendement. Ce n'est pas grand chose, mais c'est quand même bien.

**Le président:** Monsieur Malone.

**M. Malone:** Monsieur le président, monsieur Benjamin a-t-il vérifié auprès de Revenu Canada? Si j'ai bien compris, les territoires ne perçoivent pas d'impôt à l'heure actuelle. S'il en est ainsi, il nous serait alors difficile de leurs accorder la permission de le faire dans un projet de Loi, particulièrement lorsque cela ne fait pas partie de ce projet de Loi. Avez-vous vérifié tout cela?

**M. Benjamin:** C'est un amendement «au cas où». Si lundi prochain les territoires demandaient au Gouverneur en conseil

## [Texte]

Council to authorize them to levy a territorial income tax the same as provinces do, which are collected by the federal government, then, in the transition, this corporation would be liable the same as any other taxpayer in the Territory.

**Mr. Malone:** Correct me if I am wrong, but as I read your amendment then, are you not implying that the Territories would now, out of this act, be given the right to tax, with the exception that Revenue Canada does not accept it yet? I think what you have done is taken clear water and put dirt in it.

**Mr. Benjamin:** I think the Territories would need the authorization of their Governor in Council to levy a territorial income tax. And this is just in case. It may never be necessary, but just in case.

I am particularly concerned with the transitional period, the next year or so.

**The Chairman:** Mr. Nickerson.

**Mr. Nickerson:** First of all, Mr. Chairman, it should be put on the record that the Government of the Northwest Territories already levies an income tax. You are looking at one of the architects of the income tax ordinance. I will probably always live to regret that, because some of my constituents do not particularly like paying the tax.

But corporate income taxes are levied in the Northwest Territories. The collection mechanism, everything else, is the same as it is in any other province in Canada. There is no problem there at all. Under the Interpretation Act, province includes a territory. So what we are faced with here is something that is quite redundant. It is not necessary to include all territory. That is already there under the Interpretation Act and we do quite well collecting our income taxes.

**The Chairman:** Fine. Any further discussion?

Amendment negated

Clause 8 agreed to

**The Chairman:** Now clause 9.

On clause 9—*Crown corporation status revoked*

**The Chairman:** Do you have an amendment on clause 9, Mr. Benjamin?

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I would like to thank my colleagues for their patience. This is the last one I have.

I move that Bill C-53, an Act to authorize the disposal of the Northern Transportation Company Limited and the forgiveness of its debt to Her Majesty and to amend other Acts in consequence thereof is amended in Clause 9 by striking out line 29 on page 3 and substituting the following therefor:

9. The Official Languages Act continues to

**The Chairman:** You have moved your amendment and again the Chair—I am not being clairvoyant at all, and I do appreciate getting your amendments an hour or so earlier. This one is most interesting but it is also completely out of order on

## [Traduction]

l'autorisation de percevoir un impôt sur leur revenu, comme dans les provinces impôts recueillis par le gouvernement fédéral, alors pendant la période de transition cette société serait responsable au même titre que tout autre contribuable dans les territoires.

**M. Malone:** J'ai peut-être tort, mais si j'ai bien lu votre amendement, vous sous-entendez que les territoires auraient maintenant, en vertu de cette Loi, l'autorisation de percevoir un impôt, à l'exception du fait que Revenu Canada n'accepte pas encore cette possibilité. À mon avis, vous brouillez les cartes.

**M. Benjamin:** Je pense que les territoires auraient besoin de l'autorisation de leur Gouverneur en conseil pour percevoir un impôt sur le revenu. J'essaie de prévoir les coups. Ce ne sera peut-être jamais nécessaire, mais on ne sait jamais.

Ce qui me préoccupe particulièrement c'est la période de transition, la prochaine année ou un peu plus.

**Le président:** Monsieur Nickerson.

**M. Nickerson:** Tout d'abord monsieur le président, j'aimerais signaler pour le compte-rendu que le gouvernement des Territoires du Nord-ouest perçoit déjà un impôt sur le revenu. Vous avez devant vous l'un des architectes de cette mesure. Je le regretterai probablement toute ma vie, parce que certains de mes commettants n'aiment pas tellement payer des impôts.

Toutefois il est vrai que les Territoires du Nord-ouest perçoivent des sociétés un impôt sur leur revenu. Le mécanisme d'imposition et tout le reste est exactement le même que dans toutes les autres provinces du Canada. Cela ne pose aucune difficulté. En vertu de la Loi d'interprétation, province signifie également territoire. Nous avons donc affaire ici à une disposition redondante. Il n'est pas nécessaire de préciser la notion de territoire. C'est déjà fait en vertu de la Loi d'interprétation et nous n'avons aucune difficulté à recueillir nos impôts sur le revenu.

**Le président:** C'est bien. D'autres discussions?

L'amendement est rejeté

L'article 8 est adopté

**Le président:** Passons maintenant à l'article 9.

Article 9—*Perte du statut de corporation de la Couronne*

**Le président:** Voulez-vous proposer un amendement à l'article 9, monsieur Benjamin?

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je remercie mes collègues pour leur patience. C'est mon dernier amendement.

Je propose que l'article 9 du projet de Loi C-53, Loi visant à autoriser l'aliénation de la société des Transports du Nord limité, la remise de sa dette envers sa Majesté et la modification d'autres lois en conséquence, soit modifié en substituant à la ligne 29, page 3, ce qui suit:

9. La Loi sur les langues officielles continue

**Le président:** Vous avez proposé votre amendement et une fois de plus le président—je ne suis pas un clairvoyant, et j'apprécie de recevoir vos amendements environ une heure à l'avance. Celui-ci est des plus intéressants, mais il est également



## [Text]

the basis of Beauchesne. I fumbled around for my own words until I found *Beauchesne's Parliamentary Rules and Forms*, 436, where it states:

An amendment proposing a direct negative, though it may be covered up by verbiage, is out of order.

In other words, you can vote for or against clause 9, but in effect your amendment completely contradicts clause 9. That is why there is Beauchesne to take care of Benjamin.

• 2215

**The Chairman:** I want to make it very clear on this that you vote either for the clause or against, to make your point of view. That is why there are rules of procedure.

**Mr. Benjamin:** I would just like to ask a question, Mr. Chairman. Until the time of the sale and completion of the deal, Northern Transportation Company Limited has been subject to the provisions of the Official Languages Act. Could you explain to me how that flies in the face of Beauchesne, when all it does is continue to extend what has already been the case?

**The Chairman:** Mr. Benjamin, I am not ruling on the merits, demerits, or good sense of the Official Languages Act.

**Mr. Benjamin:** I did not ask that.

**The Chairman:** I am ruling procedurally; and in the fact of the matter the bill says it ceases to apply. Your amendment says it will apply. It is a direct negative; it directly defeats that clause. The Minister can explain, if explanation is needed, but this is the clearest procedural ruling the Chair has had to face. It is even backed up by Beauchesne, which also helps. That is why you have these rules: to take care of these types of things without having to get into the merits of the issue.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, you asked me to comment. I certainly in no way want to undermine the integrity of the Chair.

Clause 9 agreed to: yeas 9, nays 2.

Clause 10 agreed to.

On clause 11—*Commencement*

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Chairman, I move that clause 11 of Bill C-53 be amended by striking out line 38 on page 3 and substituting the following:

11. Subsections 3(2) and (4) and sections 7 to 10

**Mr. Mazankowski:** This amendment is required because the amendment to clause 4 relates to the transfer of land referred to in subsection 3(2).

**The Chairman:** It is a consequential amendment, then.

## [Translation]

totalement contraire au règlement, d'après ce qu'en dit Beauchesne. J'ai cherché mes propres mots jusqu'à ce que je retrouve l'article 436 du *règlement annoté et formulaire de la Chambre des Communes du Canada* qui établit que:

Un amendement proposant une négation directe, même si celle-ci se dissimule sous du verbiage, n'est pas conforme au règlement.

Autrement dit, vous pouvez voter pour ou contre l'article 9, mais votre amendement contredit totalement l'objet de l'article 9. C'est pourquoi nous avons Beauchesne qui s'occupe de Benjamin.

**Le président:** Je veux qu'il soit très clair que vous pouvez voter soit pour soit contre l'article pour faire connaître votre opinion. Voilà pourquoi nous avons des règles de procédure.

**M. Benjamin:** Je voudrais poser une question, monsieur le président. Jusqu'au moment de la vente et de la conclusion de la transaction, la Société des transports du Nord Limitée a été assujettie aux dispositions de la Loi sur les langues officielles. Pourriez-vous m'expliquer en quoi cela est contraire aux dispositions du Beauchesne, alors que tout ce que nous faisons ici, c'est de maintenir une situation existante?

**Le président:** Monsieur Benjamin, je ne porte pas de jugement sur les avantages, les inconvénients ou sur le bien-fondé de la Loi sur les langues officielles.

**M. Benjamin:** Ce n'est pas ce que j'ai demandé.

**Le président:** Ma décision porte sur la procédure; dans le cas présent, le projet de loi prévoit la cessation de cette disposition. Votre amendement propose le contraire. Il s'agit donc d'une négation directe; votre proposition annule directement cette disposition. Le ministre pourra donner des explications si c'est nécessaire, mais c'est ici la décision de procédure la plus claire que le président ait eu à prendre. La question est même couverte dans le Beauchesne, ce qui est également utile. Voilà pourquoi nous avons ces règlements: pour faire face à ce genre de situation sans devoir discuter du bien-fondé de la question.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, vous m'avez demandé de faire une observation. Je ne veux pas miner l'autorité du président.

L'article 9 est adopté par 9 voix pour et 2 voix contre.

L'article 10 est adopté.

Article 11—*Entrée en vigueur*

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, je propose que l'article 11 du projet de loi C-53 soit modifié par substitution à la ligne 38, page 3, de ce qui suit:

11. Les paragraphes 3(2) et (4) et les articles 7 à

**M. Mazankowski:** Cet amendement est nécessaire parce que l'amendement à l'article 4 porte sur le transfert de terres auxquelles on fait allusion au paragraphe 3(2).

**Le président:** Il s'agit donc d'un amendement corrélatif.

[Texte]

**Mr. Nickerson:** If subsection 3.(2) is included in the delay on commencement, why is subsection 3.(3), which is more or less consequential upon 3.(2), not also included?

**Mr. Heiss:** In practice in fact it would occur that way, simply because the exception, of course, could not occur before the transfer was made. It could theoretically, but practically speaking it would not take place. The exemption applies to the property which is being transferred. The exemption could be made beforehand, but of course it would have no effect until the transfer is made.

**Mr. Nickerson:** So it is not an oversight?

**Mr. Heiss:** No, it is not.

**Mr. Nickerson:** Why is it necessary for these particular sections referred to in clause 11 to have a separate time of commencement?

**Mr. Heiss:** Again, as a generality, the difficulty is that the corporation is an agent of Her Majesty, and as has already been pointed out, because of the agency status the property is owned by Her Majesty. It is intended to transfer the property to the corporation. In addition, as already provided for in the bill, the agency status will have to be removed to avoid a circular motion.

• 2220

So, in essence, a number of steps are contemplated as the transaction in fact progresses. First of all, of course, the agency status would have to be removed, and that is found in clause 7. Clause 7, in essence, is what removes the agency status. Once the agency status is removed, the property will be transferred to the corporation. So the corporation could in effect own the property. Thereafter you would have the sale. So, as a result, these sections will have to come into effect in sequence.

**Le président:** Monsieur Plourde, est-ce que vous avez une question?

**M. Plourde:** Non.

**The Chairman:** Good.

Question?

Clause 11 as amended agreed to

Schedule agreed to

**The Chairman:** Now we have to go back to Clause 1.

Clause 1 agreed to

Title agreed to

**The Chairman:** Is the bill as amended agreed to?

**Some hon. members:** Agreed.

**The Chairman:** Shall I order a reprint of the bill as amended for the use of the House of Commons at the report stage?

**Some hon. members:** Agreed.

[Traduction]

**M. Nickerson:** Si le paragraphe 3(2) est inclus dans l'article portant sur l'entrée en vigueur, pourquoi ne fait-on pas de même pour le paragraphe 3(3) qui est plus ou moins corrélatif au 3(2)?

**M. Heiss:** En pratique, c'est ainsi que cela se produirait, simplement parce que l'exception n'est pas possible tant que le transfert n'est pas effectué. Théoriquement, c'est possible, mais, en pratique, il n'en sera rien. L'exemption touche la propriété qui est transférée. Elle pourrait être faite au préalable, mais, évidemment, elle n'aurait aucun effet tant que la transaction n'aura pas eu lieu.

**M. Nickerson:** Ce n'est donc pas une négligence?

**M. Heiss:** Non.

**M. Nickerson:** Pourquoi est-il nécessaire de préciser dans cet article 11 que ces paragraphes entrent en vigueur à un autre moment?

**M. Heiss:** La difficulté est que la corporation est un mandataire de Sa Majesté et que, comme on l'a déjà souligné, pour cette raison, la propriété appartient à Sa Majesté. L'intention est de transférer la propriété à la corporation. En outre, comme on le prévoit déjà dans le projet de loi, le statut de mandataire devra être éliminé pour éviter qu'on tourne en rond.

Alors essentiellement, un certain nombre de mesures sont envisagées au fur et à mesure que la transaction progressera. Tout d'abord, le statut de mandataire devra être retiré, ce qui est fait dans l'article 7. C'est essentiellement à l'article 7 qu'on élimine le statut de mandataire. Cela fait, la propriété sera transférée à la corporation. Celle-ci en sera donc propriétaire. Par après il y aura la vente. Par conséquent, il est nécessaire que ces articles entre en vigueur l'un après l'autre.

**The Chairman:** Mr. Plourde, do you have a question?

**Mr. Plourde:** No.

**Le président:** C'est bien.

Nous passons au vote?

Article 11 adopté avec ses amendements

Annexe adoptée

**Le président:** Nous devons maintenant revenir à l'article 1.

Article 1 adopté

Titre adopté

**Le président:** Le projet de Loi tel que modifié est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Devrais-je ordonner la réimpression du projet de Loi avec ses amendements, à l'usage de la Chambre des Communes pour l'étape du rapport?

**Des voix:** Adopté.

[Text]

**The Chairman:** Will someone move that the chairman report the bill as amended to the House?.

**Mr. Belsher:** I so move, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Belsher and Mr. Taylor. Thank you very much, gentlemen.

**Mr. Benjamin:** On a point of order—I do not want to move any more motions—I would just like to suggest to the Minister that, in light of his excellent practice, the next time we are into something like this will he be sure to brief his colleagues, particularly Mr. Nickerson?

**The Chairman:** Mr. Benjamin, Mr. Minister and colleagues, I want to thank you all for your co-operation in getting this bill through.

Because it has been a long day and we know the Minister has been under a particular strain the last three days, there was some hope that we would go onto Bill C-44, the Western Grain Transportation Bill, but after consultations I understand the Minister is available Wednesday afternoon. Arrangements have been made to have the committee meet on clause-by-clause of the Western Grain Transportation Act at 3.30 p.m. tomorrow.

Thus, with thanks to the committee members for their co-operation tonight, we will see you all at 3.30 p.m. tomorrow.

The meeting is adjourned.

[Translation]

**Le président:** Quelqu'un veut-il proposer que le président fasse le rapport du projet de Loi modifié à la Chambre?

**M. Belsher:** Je le propose, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Belsher et monsieur Taylor. Merci beaucoup, messieurs.

**M. Benjamin:** J'invoque le règlement—je ne veux pas proposer d'autres motions—je veux simplement suggérer au ministre que, conformément à son excellente habitude, la prochaine fois que nous nous lancerons dans une telle entreprise il s'assure de bien informer ses collègues, et particulièrement monsieur Nickerson.

**Le président:** Monsieur Benjamin, monsieur le ministre et chers collègues, je désire vous remercier tous pour votre collaboration dans l'adoption de ce projet de Loi.

Parce que la journée a été longue et puisque nous savons que le ministre a connu des tensions particulièrement fortes au cours des derniers jours, nous abandonnons notre espoir de passer maintenant au projet de Loi C-44, Loi modifiant la Loi sur le transport du grain de l'Ouest; après consultation, le ministre me dit être disponible mercredi après-midi. Nous avons donc pris les arrangements nécessaires pour que le comité puisse étudier article par article ce projet de Loi sur le transport du grain de l'Ouest, demain à 15h30.

Je remercie donc les membres du Comité pour leur collaboration et nous nous reverrons tous demain à 15h30.

La séance est levée.

















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From the Department of Transport:*

Mr. Robert W. Stephenson, Policy Advisor, Crown Corporations, Transport Canada.

*From the Department of Justice:*

Mr. Verner Heiss, Legal Counsel.

*Du ministère des Transports:*

M. Robert W. Stephenson, conseiller en matière de politique, Sociétés de la couronne, Transports Canada.

*Du ministère de la Justice:*

M. Verner Heiss, conseiller juridique.



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 22

Wednesday, June 26, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 22

Le mercredi 26 juin 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport

## Transports

### RESPECTING:

Bill C-44, An Act to amend the Western Grain  
Transportation Act

### CONCERNANT:

Projet de loi C-44, Loi modifiant la Loi sur le transport  
du grain de l'Ouest

### INCLUDING:

The Fourth report to the House

### Y COMPRIS:

Le quatrième rapport à la Chambre

### APPEARING:

The Honourable Don Mazankowski,  
Minister of Transport

### COMPARAÎT:

L'honorable Don Mazankowski,  
Ministre des Transports



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Lloyd Axworthy  
Ross Belsher  
Les Benjamin  
Dennis H. Cochrane  
Vincent Dantzer  
Murray Dorin  
Bill Gottselig  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
André Plourde  
Gordon Taylor  
Brian Tobin

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse  
Bill Attewell  
George Baker  
Patrick Crofton  
Jack Ellis  
Mike Forrestall  
Charles Hamelin  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Dan McKenzie  
Bob Porter  
Alan Redway  
Bill Rompkey  
Chris Speyer  
Reginald Stackhouse

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*



## REPORT TO THE HOUSE

Thursday, June 27, 1985

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

## FOURTH REPORT

In accordance with its Order of Reference of Thursday, June 20, 1985, your Committee has considered Bill C-44, An Act to amend the Western Grain Transportation Act, and has agreed to report it with The following amendments:

## Clause 1

Strike out line 30, on page 1, and substitute the following therefor:

“(e) not more than sixteen other mem-”

Strike out lines 7 to 9, on page 2, and substitute the following therefor:

“of, and by adding thereto the following subparagraphs:”

Strike out line 15, on page 2, and substitute the following therefor:

“required, and

(x) one member who, in the opinion of the Minister, represents labour in the handling and transportation of grain.”

## Clause 5

Strike out line 37, on page 2, and substitute the following therefor:

“5. Paragraphs 10 (3) (b) and (c) of the said Act are”

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-44, as amended, for use of the House of Commons at the report stage.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos. 20 and 22 which includes this Report*) is tabled.

Respectfully submitted,

*Le président*

J. PATRICK NOWLAN

*Chairman*

## RAPPORT À LA CHAMBRE

Le jeudi 27 juin 1985

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

## QUATRIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du jeudi 20 juin 1985, votre Comité a étudié le projet de loi C-44, Loi modifiant la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes:

## Article 1

Retrancher la ligne 29, à la page 1, et la remplacer par ce qui suit:

«e) d'au plus seize membres supplé-»

Ajouter immédiatement après la ligne 10, à la page 2, ce qui suit:

«(x) un membre qui, de l'avis du ministre, représente les syndicats des manutentionnaires et des transporteurs de grains.»

## Article 5

Retrancher les lignes 27 et 28, à la page 2, et les remplacer par ce qui suit:

«5. Les alinéas 10 (3)b) et c) de la même loi sont abrogés.»

Votre Comité a ordonné la réimpression du projet de loi C-44, tel qu'il a été modifié, pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (*fascicules nos 20 et 22 qui comprend le rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,



## MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JUNE 26, 1985  
(29)

## [Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:50 o'clock p.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Murray Dorin, Bill Gottselig, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, Gordon Taylor.

*Alternates present:* Patrick Crofton, Jack Ellis.

*Other Member present:* Arnold Malone.

*Appearing:* The Honourable Don Mazankowski, Minister of Transport.

*In Attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

The Committee resumed consideration of Bill C-44, An Act to amend the Western Grain Transportation Act. (See *Minutes of Proceedings for Tuesday, June 25, 1985*).

The Minister answered questions.

By unanimous consent, Clause 1 was allowed to stand.

Clause 2 carried.

Clause 3 carried.

Clause 4 carried.

On Clause 5

Les Benjamin moved,—That Clause 5 be amended by striking out line 37, on page 2, and substituting the following:

"5. Paragraphs 10(3)(b) and (c) of the said Act are"

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 5, as amended, carried.

Clauses 6 to 10 severally carried.

On Clause 11

Les Benjamin moved that Clause 11 be amended by striking out lines 35 and 36, on page 4, and substituting the following:

"section 42 for any movement shall"

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hand, negatived on the following division: Yeas: 2; Nays: 6.

Les Benjamin moved,—That Clause 11 be amended by striking out lines 35 and 36, on page 4, and substituting the following therefor:

"section 42 in respect of the 1985-86, 1986-87 and 1987-88 crop years for any movement shall"

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 2; Nays: 8.

Les Benjamin moved,—That Clause 11 be amended by striking out line 40, on page 4, and substituting the following therefor:

"railway company in respect of the 1985-86"

## PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 26 JUIN 1985  
(29)

## [Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 15 h 50, sous la présidence de J. Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Murray Dorin, Bill Gottselig, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, Gordon Taylor.

*Substituts présents:* Patrick Crofton, Jack Ellis.

*Autre député présent:* Arnold Malone.

*Comparait:* L'hon. Don Mazankowski, ministre des Transports.

*Aussi présent:* De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-44, Loi modifiant la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. (Voir *Procès-verbaux du mardi 25 juin 1985*).

Le Ministre répond aux questions.

Par consentement unanime, l'article 1 est réservé.

L'article 2 est adopté.

L'article 3 est adopté.

L'article 4 est adopté.

Article 5

Les Benjamin propose,—Que l'article 5 soit modifié en substituant à la ligne 27, page 2, ce qui suit:

«5. Les alinéas 10(3)(b) et (c) de la même loi sont»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 5, sous sa forme modifiée, est adopté.

Les articles 6 à 10 sont respectivement adoptés.

Article 11

Les Benjamin propose que l'article 11 soit modifié en substituant aux lignes 31 et 32, page 4, ce qui suit:

«conformément à l'article 42 à»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée comme suit: Pour: 2; Contre: 6.

Les Benjamin propose,—Que l'article 11 soit modifié en substituant aux lignes 31 et 32, page 4, ce qui suit:

«conformément à l'article 42 pour les campagnes agricoles 1985-1986, 1986-1987 et 1987-1988 à»

Après débat, l'amendement est mis aux voix par vote à main levée et rejeté comme suit: Pour: 2; Contre: 8.

Les Benjamin propose,—Que l'article 11 soit modifié en substituant à la ligne 38, page 4, ce qui suit:

«1984-1986 à l'égard de ce mouvement.»

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 3; Nays: 7.

Les Benjamin moved,—That a new Clause 12 be added immediately following line 41, on page 4, as follows:

12. The said Act is further amended thereto by deleting Section 45.

#### DECISION BY THE CHAIRMAN

The Member's proposed amendment would delete Section 45 of the original Act.

I must point out that Section 45 is not before us in this amending bill.

Beauchesne's 5th edition Citation 773(8)(b) states "(b) An amendment may not amend sections from the original Act unless they are specifically being amended in a clause of the Bill before the Committee".

I must therefore rule the amendment out of order.

Les Benjamin moved,—That a new Clause 12 be added immediately following line 41, on page 4, as follows:

Subsection 45(1) of the said Act is amended by adding thereto, immediately after paragraph (d) thereof, the following paragraph:

"(e) the lower rate be available at all shipping points."

The Chairman ruled the proposed amendment out of order on the grounds that Section 45 of the original Act is not in the amending bill before the Committee.

Les Benjamin moved,—That a new Clause 12 be added immediately following line 41, on page 4, as follows:

12. Subsection 45(2) of the said Act is repealed and the following substituted therefor:

"(2) This section does not apply prior to the completion of the statutory review of the effects of this Act as provided for in Section 62(1)."

The Chairman ruled the proposed amendment out of order on the grounds that section 45 of the original Act is not in this amending bill.

Les Benjamin moved,—That a new Clause 12 be added immediately following line 41, on page 4, as follows:

12. Subsection 45(2) of the said Act is repealed and the following substituted therefor:

"(2) This section does not apply prior to the completion of the statutory review of the effects of this Act as provided for in Section 62(1) except in respect of a lower rate that would, in the opinion of the Commission, encourage and reflect efficiencies gained from the loading or unloading of railway cars on weekends or the transportation of grain by rail during seasons other than peak seasons."

The Chairman ruled the proposed amendment out of order as it seeks to amend a section of the original Act not before the Committee in the amending bill.

Clauses 11 to 15 severally carried.

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée comme suit: Pour: 3; Contre: 7.

Les Benjamin propose,—Qu'un nouvel article 12 soit inséré à la suite de la ligne 38, page 4, comme suit:

12. Ladite Loi est de nouveau modifiée en éliminant l'article 45.

#### DÉCISION DU PRÉSIDENT

L'amendement proposé par le député éliminerait l'article 45 de la loi principale.

Je dois faire observer que l'article 45 ne figure pas dans la présente résolution d'amendement.

Aux termes du commentaire 773(8) du Beauchesnes, cinquième édition: «Si l'amendement vise à modifier des articles de la loi que le projet ou la proposition en discussion entend modifier, à moins que lesdits articles ne soient précisément visés par un article de ce dernier».

Je me vois donc dans l'obligation de déclarer l'amendement irrecevable.

Les Benjamin propose,—Qu'un nouvel article 12 soit inséré à la suite de la ligne 38, page 4, comme suit:

Le paragraphe 45(1) de la même loi est modifié en insérant, à la suite de son alinéa d), l'alinéa suivant:

«e) le taux réduit s'applique à tous les points d'expédition.»

Le président déclare l'amendement proposé irrecevable car l'article 45 de la Loi principale ne figure pas dans la résolution d'amendement dont le Comité a été saisi.

Les Benjamin propose,—Qu'un nouvel article 12 soit inséré à la suite de la ligne 38, page 4, comme suit:

12. Le paragraphe 45(2) de la même Loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«(2) Le présent article ne s'applique pas tant que l'examen statuaire des effets de la présente loi, prévu par l'article 62(1), n'est pas terminé.»

Le président déclare l'amendement proposé irrecevable car l'article 45 de la Loi principale ne figure pas dans la présente résolution d'amendement.

Les Benjamin propose,—Qu'un nouvel article 12 soit inséré à la suite de la ligne 38, page 4, comme suit:

12. Le paragraphe 45(2) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«(2) Tant que n'est pas terminé l'examen des effets de la présente loi, prévu par l'article 62(1), le présent article ne s'applique que dans le cas d'une réduction susceptible, selon la Commission, de prendre en compte et de favoriser les gains de rendement consécutifs au chargement ou au déchargement de wagons en fin de semaine ou au transport ferroviaire du grain en morte-saison.»

Le président déclare l'amendement proposé irrecevable car il tend à modifier un article de la Loi principale dont le Comité n'a pas été saisi dans la présente résolution d'amendement.

Les articles 11 à 15 sont respectivement adoptés.

## On Clause 16

Les Benjamin moved,—That Clause 16 be amended by striking out lines 32 and 33, on page 7, and substituting the following therefor:

"16. (1) Subject to subsections (2) and (3) this Act shall come into force on August 1, 1985.

(2) Notwithstanding the reference to the 1986-87 crop year made in subsection 45(2) of the said Act, the provisions of section 45 shall not apply until the review referred to in section 62 of the said Act is completed;

(3) Notwithstanding the reference to the 1985-86 crop year made in subsection 62(1) of the said Act, the provisions of section 62 shall apply during the 1987-88 crop year."

The Chairman ruled the proposed amendment out of order on the grounds that it seeks to amend sections in the original Act not before the Committee in the amending bill.

Clause 16 carried.

## On Clause 1

Les Benjamin moved,—That Clause 1 be amended by striking out line 7, on page 1, and substituting the following therefor:

"(d) nine members who shall be"

and by striking out line 16, on page 1, and substituting the following therefor:

"Manitoba, four representing the pro—"

Following debate on the procedural acceptability of the amendment, due to the possible charge upon the Treasury, the Member, with unanimous consent, withdrew his amendment.

Les Benjamin moved,—That Clause 1 be amended by striking out line 30, on page 1, and substituting the following:

"(e) not more than sixteen other mem—"

The question being put on the amendment it was agreed to.

Les Benjamin moved,—That Clause 1 be amended

(a) by striking out lines 7 to 9, on page 2, and substituting the following therefor:

"of, and by adding thereto the following subparagraph:"

(b) by striking out line 15, on page 2, and substituting the following therefor:

"required, and

(x) one member who, in the opinion of the Minister, represents labour in the handling and transportation of grain."

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Iain Angus moved,—That Clause 1 be amended by adding immediately following line 15:

"(xi) Two Members who in the opinion of the Minister represent the following groups:

## Article 16

Les Benjamin propose,—Que l'article 16 soit modifié en substituant aux lignes 30 et 31, page 7, ce qui suit:

«16. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3) la présente loi entre en vigueur le 1<sup>er</sup> août 1985.

(2) Nonobstant la mention de la campagne agricole de 1986-1987 dans le paragraphe 45(2) de la même loi, les dispositions de l'article 45 ne s'appliquent pas tant que l'examen prévu par l'article 62 de la même loi n'est pas terminé;

(3) Nonobstant la mention de la campagne agricole de 1985-1986 dans le paragraphe 62(1) de la même loi, les dispositions de l'article 62 s'appliquent pendant la campagne agricole de 1987-1988.»

Le président déclare l'amendement proposé irrévocable car il tend à modifier des articles de la Loi principale dont le Comité n'a pas été saisi dans la résolution d'amendement.

L'article 16 est adopté.

## Article 1

Les Benjamin propose,—Que l'article 1 soit modifié en substituant à la ligne 7, page 1, ce qui suit:

«d) de neuf membres qui sont déclarés»

en substituant à la ligne 15, page 1, ce qui suit:

«des producteurs du Manitoba, quatre»

A la suite d'un débat sur la recevabilité de l'amendement sous le rapport de la procédure à cause des frais possibles dont écoperait le Trésor, le député, avec le consentement unanime du Comité, retire son amendement.

Les Benjamin propose,—Que l'article 1 soit modifié en substituant à la ligne 29, page 1, ce qui suit:

«e) d'au plus seize membres supplé-»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

Les Benjamin propose,—Que l'article 1 soit modifié en insérant à la suite de la ligne 10, page 2, ce qui suit:

«(x) un membre qui, de l'avis du ministre, représente les syndicats des manutentionnaires et des transporteurs de grain.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

Iain Angus propose,—Que l'article 1 soit modifié en insérant à la suite du paragraphe 3, de l'alinéa 10, ce qui suit:

«(ix) Deux députés qui, de l'avis du ministre, représentent les groupes suivants:



(a) one representing the port cities of the Eastern Division;  
and (b) one representing the port cities of the Western Division."

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 2; Nays: 10.

Clause 1, as amended, carried.

The Title carried.

The Bill, as amended, carried.

On motion of Darryl Gray, it was agreed,—That the Committee order a reprint of Bill C-44, as amended, for the use of the House of Commons at the report stage.

**ORDERED**,—That the Chairman report Bill C-44, as amended, to the House of Commons.

The Committee resumed consideration of the Annual Report of the Canadian National Railways for the year 1984.

Ross Belsher moved,—That the Committee request the Minister of Transport to review all the tendering procedures of the Crown Corporations under his jurisdiction. In particular, the Minister should study the desirability of publishing the winning dollar figure when a contract is awarded, as well as making known the range of tenders when it is not advisable to make the tenders public.

After debate, the question being put on the motion, it was agreed to.

At 5:40 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

(a) un représentant des cités portuaires de la division de l'Est;

(b) un représentant des cités portuaires de la division de l'Ouest.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée comme suit: Pour: 2; Contre: 10.

L'article 1, sous sa forme modifiée, est adopté.

Le Titre est adopté.

Le projet de loi, sous sa forme modifiée, est adopté.

Sur motion de Darryl Gray, *il est convenu*,—Que le Comité fasse réimprimer le projet de loi C-44 sous sa forme modifiée, à l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

**IL EST ORDONNÉ**,—Que le président fasse rapport, à la Chambre des communes, du projet de loi C-44 sous sa forme modifiée.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel des Chemins de fer nationaux de 1984.

Ross Belsher propose,—Que le Comité demande au ministre des Transports d'examiner toutes les procédures d'adjudication en usage dans les Sociétés de la Couronne qui relèvent de lui. Et plus particulièrement, que le Ministre s'interroge à savoir s'il y a lieu de publier les chiffres du soumissionnaire qui obtient le contrat, et s'il y a avantage à révéler l'éventail des soumissions quand la publication de ces dernières est contre-indiquée.

Après débat, la motion est mise aux voix et adoptée.

A 17 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Wednesday, June 26, 1985

• 1548

**The Chairman:** I see a quorum for the purposes of not only hearing evidence but able to take votes.

We are considering Bill C-44, An Act to amend the Western Grain Transportation Act.

I want to thank members for appearing today to constitute a quorum for votes on a clause-by-clause consideration of this bill, because we all appreciate the conflicts of members at this particular time. There are bills in the House that I know involve some members who are interested in this committee, and there is a bill coming up that involves the interest of a lot of members who are at present at this committee meeting who may want to be in the House when that bill comes up, whether it is the advance cash payments, or Bill C-25, the stabilization agricultural bill, or others. Normally, I would be more conservative in waiting longer. This committee has had a pretty good history of being pretty punctual. I think having eight government members and an opposition member here today illustrates the necessity and the procedural help of having the quorum so we can consider.

So with no further ado, since this is the bill to amend the Western Grain Transportation Act, which involved a good many hours of some members of this committee, including the Minister, a year or so ago in terms of the subject-matter, I will start the consideration of the bill, clause by clause. I am glad the Minister is here with a couple of his officials. In calling the bill, I am starting with clause 1, which is not the normal clause but is the subject-matter clause.

On clause 1

**The Chairman:** Are there any amendments to clause 1?

I see Mr. Benjamin and Mr. Ellis are here, so now we have a hefty quorum. We are going to move with as much dispatch as we can, Mr. Benjamin, because we all know there are bills in the House that interest members of this committee, and there are many other things going on, too.

• 1550

I know from previous consultation, Mr. Benjamin, you have advanced some... I must say, Mr. Benjamin, if we had had the quorum we have now on the government side, we would have completed the consideration of this bill. It would have been an interesting precedent. I would have hated to do it, but it would have been done.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I would like to move that Bill C-44, an Act to amend the Western Grain Transportation Act,

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mercredi 26 juin 1985

**Le président:** Je vois que nous avons le quorum non seulement pour entendre des témoignages mais aussi pour voter.

Nous étudions le projet de loi C-44, Loi modifiant la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Je remercie les membres du Comité d'être venus aujourd'hui et de nous avoir ainsi permis d'obtenir le quorum nécessaire pour mettre aux voix les articles du projet de loi, car nous comprenons tous qu'à cette époque de l'année, les députés ont beaucoup de choses à faire. La Chambre débat de plusieurs projets de loi qui, je le sais, intéressent certains membres du Comité, et il doit y avoir un débat sur un projet de loi qui intéresse bon nombre d'entre nous, qui voudront peut-être être à la Chambre pour le débat sur les paiements comptants anticipés, sur le projet de loi C-25, le projet de loi sur la stabilisation des prix agricoles, ou autres. Normalement, j'attendrais davantage. Les membres du Comité sont généralement plutôt ponctuels. Je pense que la présence aujourd'hui de huit députés du gouvernement et d'un député de l'opposition montrent bien l'importance du quorum.

Sans perdre davantage de temps donc, nous allons commencer l'étude article par article de ce projet de loi modifiant la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, projet de loi auquel certains membres du Comité ont consacré de nombreuses heures, ainsi que le ministre, il y a environ un an. Je suis heureux que le ministre ait pu se joindre à nous, avec quelques-uns de ses fonctionnaires. Je vais ouvrir la discussion avec l'article 1, ce qui n'est pas la façon normale de procéder, mais c'est l'article qui explique le sujet du projet de loi.

Article 1

**Le président:** Y a-t-il des modifications proposées à l'article 1?

Je vois que M. Benjamin et M. Ellis nous ont maintenant rejoints, cela nous donne donc amplement le quorum. Nous allons travailler aussi rapidement que possible, monsieur Benjamin, car nous savons tous que la Chambre doit débattre de projets de loi qui intéressent les membres de ce Comité, et qu'il se passe aussi beaucoup d'autres choses.

Je sais, monsieur Benjamin, que vous avez proposé certaines... Je dois dire, monsieur Benjamin, que si nous avions toujours eu le quorum que nous avons maintenant du côté du gouvernement, nous aurions depuis longtemps terminé l'étude de ce projet de loi. Cela aurait été un événement sans précédent. Je ne l'aurais pas fait avec plaisir, mais je l'aurais fait.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je propose que l'on modifie le projet de loi C-44, Loi modifiant la Loi sur le

## [Texte]

be amended in clause 1 by striking out line 7 and substituting the following therefore:

(d) nine members who shall be

**The Chairman:** In effect you are amending clause 1 to change it from "eight" to "nine".

**Mr. Benjamin:** And I wish to strike out line 16 and substitute the following therefore:

Manitoba, four representing the pro...

**The Chairman:** You are changing "five" to "four" in your amendment.

**Mr. Benjamin:** Yes.

**The Chairman:** Would you explain it, Mr. Benjamin, and if the Minister has any considerations... I must say, you and I have been around the table for a while, and it is interesting to have discussions with the Minister, and I do not want to get into a procedural hassle or to appear difficult, but I really have no difficulty disallowing this amendment, because the simple fact is that in effect increasing the members from eight to nine, or making any increase—if you want to decrease it, okay—is going to involve an increased expenditure of the Government of Canada beyond the Royal Recommendation. If you want to do this at report stage or third reading after consultations with the Minister, that may be up to you and the Minister, and an amended Royal Recommendation, which gets a little procedurally confusing... But by precedent, in terms of some order, as much as I can understand what you are trying to do and perhaps sympathize with it, procedurally, because you are going to increase the expenditure to government, I cannot allow it.

The reason is that the original act clearly states—and I already have a little decision on this—that the Minister will pay... The reason why this is clearly set out in the act, as you will see, is in the original act the members you are trying to increase in clause 8 of the original Western Grain Stabilization Act... is that the members will be paid a daily allowance for services, and in subsection 8.(2) they also shall be paid reasonable travel and living expenses. It is the opinion of the Chair that since the original act we are amending clearly states that the Minister will pay a daily allowance as well as reasonable travel and living expenses to members of the committee, this will clearly involve an increase of expenditure upon the Treasury. Beauchesne 7737 states that an amendment is out of order if it imposes a charge upon the public treasury or if it extends the objects and purposes or relaxes the conditions and qualifications as expressed in the royal recommendation.

Therefore I really feel I have no alternative but to rule the amendment out of order.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, you surely must be prepared to listen to arguments before you start ruling.

## [Traduction]

transport du grain de l'Ouest en remplaçant à l'article 1, la ligne 7 par ce qui suit:

d) de neuf membres qui sont déclarés

**Le président:** Vous proposez en fait de modifier l'article 1 en remplaçant le terme «huit» par «neuf».

**M. Benjamin:** Je propose également de remplacer la ligne 15 par ce qui suit:

des producteurs du Manitoba, quatre

**Le président:** Vous remplacez donc «cinq» par «quatre».

**M. Benjamin:** Oui.

**Le président:** Pouvez-vous nous dire pourquoi, monsieur Benjamin, et si le ministre a des observations... Nous participons depuis un certain temps déjà tous deux aux travaux du Comité, et il est toujours intéressant d'avoir des discussions avec le ministre; je ne voudrais pas me lancer dans un débat de procédure ou paraître pointilleux, mais je rejette sans aucune difficulté votre amendement, parce qu'en augmentant le nombre de membres de huit à neuf, ou en proposant une augmentation quelconque, vous proposez une modification qui entraîne un accroissement des dépenses du gouvernement, au-delà de ce qui est prévu dans la recommandation royale; si vous voulez diminuer le nombre de membres, très bien. Vous pouvez, si vous le désirez, proposer cette motion à l'étape du rapport, ou à la troisième lecture, après consultation avec le ministre, et en modifiant la recommandation royale, ce qui, du point de vue de la procédure, n'est pas simple... Mais comme il faut respecter la règle et éviter de créer des précédents, bien que je comprenne et même peut-être approuve ce que vous essayez de faire, sur le strict plan de la procédure, puisque cela doit augmenter les dépenses du gouvernement, je ne peux accepter votre motion.

La loi originale dit clairement—et j'ai déjà ma petite idée là-dessus—que le ministre paiera... Si cela est dit si clairement dans la loi, comme vous le verrez, c'est parce que les membres dont vous essayez d'augmenter le nombre et qui sont cités à l'article 8 de la Loi sur le transport des grains de l'Ouest reçoivent un per diem pour leurs services, et parce que le paragraphe 8.(2) prévoit également qu'ils seront remboursés dans des limites raisonnables pour les frais de déplacement et de logement. Le président estime que, comme la loi que nous modifions dit clairement que le ministre versera une allocation quotidienne ainsi qu'un remboursement raisonnable pour les frais de déplacement et de logement aux membres du Comité, votre motion entraînerait de toute évidence une augmentation des dépenses du trésor. Beauchesne, à l'article 7737, dit que tout amendement est irrecevable s'il entraîne une dépense des deniers publics ou s'il étend l'objet et le but ou restreint les conditions et exigences prévues dans la recommandation royale.

Par conséquent, je ne pense vraiment pas pouvoir accepter votre modification.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je suis sûr que vous devez au moins pouvoir entendre nos arguments avant de prendre votre décision.



[Text]

• 1555

**The Chairman:** Not when they are clearly out of order, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I submit to the Chair that all the Royal Recommendation says is that the members shall be paid; it does not say how much they shall be paid, and the amount of money allocated by the Crown for expenditures for the purposes of meetings and the payment of expenses and per diem to members of that committee is set by Order in Council or by the Minister and he will have to set the amounts they are paid within the limits prescribed under the Royal Recommendation and the amount of funds voted.

If that meant that the rest of the members of the committee are going to get \$5 or \$10 a day less because there is one more member on the committee then so be it.

Mr. Chairman, you have been around here longer than I have and you know as well as I do that discussions are held and compromises are reached and understandings arrived at. I want to submit to you that there is an understanding that this can be taken care of with this amendment without going beyond the royal prerogative in terms of the expenditure of funds. If the bill or the previous bill specified the number of dollars per diem and specified the amount of expenses for each member of the committee, I submit that then your ruling would be perfectly in order and proper. But, since it does not specify how much for each member of the committee, you could have 100 members in those committees and give them all \$50 a day less.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, you have the most ingenious argument. I appreciate that accommodations are done around here and I would like to accommodate the accommodations as well as I can, but I am reading the Royal Recommendation, which says:

The Governor General recommends to the House the appropriation of public revenue under the circumstances, in the manner and for the purposes set out in a measure entitled An Act to amend the Western Grain Transportation Act.

The Chair is confronted with the dilemma that "in the manner" and "under the circumstances" as set out in the bill are eight members. You want to increase it to nine. I wish you would increase it to 100 because then we would be perhaps making more of a graphic point.

**Mr. Benjamin:** We might as well.

**The Chairman:** But it is the same principle. It is, "in the manner" and "under the circumstances", eight.

I do not have some difficulties with some of your other amendments. This is unfortunate. You always start the first one. I am just trying to get the procedural... Quite frankly, when the Minister's executive assistant indicated to me that he might have an amendment increasing the membership of the committee, I, off the top of my head, pointed out: Well, is that in conformity with the Royal Recommendation? This was before I even checked with the clerk and saw your precise amendment.

[Translation]

**Le président:** Pas si la motion est de toute évidence irrecevable, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Que le président me permette de lui suggérer que tout ce que prévoit la recommandation royale, c'est que les membres seront payés; on ne précise pas combien ils devront recevoir, et la somme que versera la Couronne pour couvrir les frais de réunion, ainsi que le remboursement des dépenses et le *per diem* des membres du Comité sont fixés par décret, ou par le ministre, qui devra respecter les limites prescrites dans la recommandation royale et tenir compte des crédits approuvés.

Si cela veut dire que les membres du Comité recevront \$5 ou 10\$ de moins par jour parce qu'il y a un membre de plus, eh bien tant pis.

Monsieur le président, vous êtes ici depuis plus longtemps que moi, et vous savez aussi bien que moi qu'il est possible de s'entendre et d'arriver à un compromis. Je prétends, quant à moi, qu'il est possible de régler la question de cet amendement sans enfreindre la prérogative royale au chapitre des dépenses. Si le projet de loi ou la loi précédente précisait le montant de l'allocation quotidienne et le montant des dépenses remboursables à chacun des membres du Comité, dans ce cas, vous auriez parfaitement raison. Mais comme on ne dit pas combien chacun des membres du Comité devra recevoir, on pourrait très bien fixer à 100 le nombre de membres et leur donner à chacun 50\$ de moins par jour.

**Le président:** Monsieur Benjamin, ce que vous dites est très ingénieux. Je sais que chacun fait de son mieux ici pour accommoder tout le monde, et j'aimerais pouvoir le faire dans toute la mesure du possible, mais la recommandation royale dit bien:

Son Excellence le gouverneur général recommande à la Chambre des communes l'affectation de deniers publics dans les circonstances, de la manière et aux fins prévues dans une mesure intitulée: «Loi modifiant la loi sur le transport du grain de l'ouest».

La présidence se trouve devant un dilemme puisque «dans les circonstances» et «de la manière» prévues dans le projet de loi, cela veut dire huit membres. Vous voulez porter ce chiffre à neuf. Je préférerais que vous proposiez de le porter à 100, comme cela au moins votre argument serait plus frappant.

**M. Benjamin:** Eh bien, pourquoi pas.

**Le président:** Mais le principe est le même. «Dans les circonstances» et «de la manière», cela veut dire huit.

Je ne vois aucune difficulté avec certaines autres de vos modifications. C'est dommage. C'est toujours vous qui commencez. J'essaie simplement de respecter la procédure... En toute franchise, lorsque l'adjoint exécutif du ministre m'a dit qu'il y aurait peut-être une motion visant à augmenter le nombre de membres du Comité, j'ai tout de suite demandé si cela était conforme à la recommandation royale. J'ai posé la question avant même de consulter le greffier ou d'avoir vu votre motion.

[Texte]

Quite frankly, I am confronted by the rules. If the Minister wants to go back and in effect redraft the bill and revise the Royal Recommendation in third reading, then perhaps you can accommodate. I do not know. Perhaps the Minister would like to get in on this.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I think the precedents are there. I know the Minister will recall that when we were dealing with this bill in 1983, Bill C-155, accommodations were arrived at and met by the government of the day on amendments by both the present Minister and myself in terms of adding people, not only as voting members but as observers . . .

**The Chairman:** I do not have any difficulty . . .

**Mr. Benjamin:** —and observers get their expenses paid too.

**The Chairman:** I do not have any difficulty with . . .

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I am sorry. At that time those amendments were ruled in order. We made the changes and they were accepted by the government of that day, and the gentleman who is the present Minister of Transport and I were both directly involved in that.

I want to submit again to you that there is no specification as to the amounts that will be paid to each individual member of the Western Grain Transportation Advisory Committee. There is a lump sum that shall be divided among them in terms of their per diem and travel expenses.

**The Chairman:** [Inaudible—Editor]

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I think you are clutching at straws.

**The Chairman:** You are the one who is clutching at straws. The bill does not say there is a lump sum.

• 1600

“The members of the committee . . .”, not a lump sum to members. The members of the committee referred to in paragraph 8 and the chairman and the secretary “shall be paid a daily allowance for services in such amount as is fixed by the Minister”. And if you add one more member . . .

**Mr. Benjamin:** Right.

**The Chairman:** —you have to add some increased payments.

**Mr. Benjamin:** No, you do not. The Minister fixes the amount they get paid, and he has a limited amount that he has to live under. He fixes the amount that each of them gets paid, no matter how many members there are.

**The Chairman:** Mr. Malone.

**Mr. Malone:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** It is easier to vote on these things, rather than try to maintain procedure. But let us have Mr. Malone's contribution.

[Traduction]

Je dois respecter le règlement. Si le ministre veut reprendre le libellé du projet de loi et modifier la recommandation royale en troisième lecture, ce sera peut-être possible. Je ne le sais pas. Mais le ministre a peut-être quelque chose à dire à ce sujet.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, il y a déjà des précédents. Le ministre se souviendra, je n'en doute pas, que lorsqu'en 1983 nous avons étudié le projet de loi C-155, le gouvernement de l'époque avait accepté des amendements proposés par le ministre actuel et par moi-même, et visant à augmenter le nombre de membres, non seulement de membres à part entière, mais également d'observateurs . . .

**Le président:** Je n'aurais aucune difficulté . . .

**Mr. Benjamin:** . . . et d'observateurs qui avaient droit à un remboursement de leurs frais.

**Le président:** Je n'aurais aucune difficulté . . .

**M. Benjamin:** Je suis désolé, monsieur le président. À l'époque, les modifications avaient été jugées irrecevables. Nous avons apporté des changements, et le gouvernement de l'époque les a acceptés, et ces modifications avaient été proposées par l'actuel ministre des Transports et par moi-même.

Encore une fois, je vous remarquer que l'on ne précise en aucune façon les sommes que devra recevoir chacun des membres du Comité consultatif sur le transports des grains de l'ouest. On a affecté une somme globale qui devra être partagée entre les membres pour leur allocation quotidienne et les frais de déplacement.

**Le président:** [Inaudible—éditeur]

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je pense que vous coupez les cheveux en quatre.

**Le président:** Non, c'est vous qui le faites. Le projet de loi ne parle pas de somme globale.

«Les membres du Comité . . . », il n'est pas question d'une somme globale à verser aux membres. Les membres du Comité mentionnés à l'article 8 ainsi que le président et le secrétaire «recevront pour leurs services une allocation quotidienne dont le montant sera fixé par le ministre». Si vous ajoutez un membre . . .

**M. Benjamin:** Exactement.

**Le président:** . . . cela entraîne une augmentation des paiements.

**M. Benjamin:** Non. Le ministre décide du montant de l'allocation, et il ne dispose que d'une somme limitée. Il décide ce que recevra chacun, peu importe combien de membres siègent au comité.

**Le président:** Monsieur Malone.

**M. Malone:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Il est plus facile de mettre ces choses aux voix que d'essayer de respecter la procédure. Mais entendons ce qu'a à nous dire M. Malone.

[Text]

**Mr. Malone:** I am not sure if I can be helpful, but let me try. We all know that this is the bill, for reasons of the agricultural community, that we want to have passed before the House rises this summer. I am pausing now, Mr. Chairman, specifically, because I am looking for Mr. Benjamin's attention.

**Mr. Benjamin:** Pardon?

**Mr. Malone:** Mr. Benjamin, I am presuming, and I speak to you through the Chair, that it really is not a matter of issue with you as to whether or not this discussion were to take place here at the committee stage or in the House, as long as you were to have the matter resolved in the way that you are recommending.

If you have had discussions with the Minister, and if you want to make the kinds of amendments that you are suggesting, might it not be better that we move on, with the notion that this would go into the House and through quickly, without a lot of discussion at that time? It is important to pass this legislation, in order to serve the agricultural community this summer. We want to ensure that this will be carried out. If you have that assurance, could you move on to the next clause, without having to necessarily do it at committee stage?

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, through you to Mr. Malone, just the other night, when we were at a meeting on the Northern Transportation Company bill, the chairman himself said that the Speaker will not go behind any decision made by a committee. If the chairman were to now rule that I cannot move this motion, that it is out of order, or the motion by the Minister, which is almost identical, is out of order, do you think for one moment the Chair is going to accept an amendment at report stage? Come off it.

**Mr. Malone:** I would like to make a point on that, Mr. Chairman. You have indicated you are about to rule. My understanding is he has not ruled.

**Mr. Benjamin:** No, he has not.

**Mr. Malone:** Since the gavel is in mid air, but has not hit the wood, why not proceed that way, if it gets what you want in the most...?

**The Chairman:** Mr. Malone, I am having difficulty with what you are suggesting, and even with Mr. Benjamin's suggestion. Perhaps I am being too sticky, but my problem is—even if the Minister moved the amendment, at this stage, frankly, I do not see how I could accept it. There must be some reasons why those words are in the Royal Recommendation, and *Beauchesne* says, if you extend the object and purpose... You are not extending the objects, but you are imposing a charge upon the Treasury, if it extends the charge. If you increase the number people to whom you have to pay money, you extend the charge.

In this case it may be a piddling affair, because you have one individual under your amendment. But once you allow that precedent in the committee, you could have more substantive amendments come down the road. That is why you have a rule book that you are supposed to follow.

[Translation]

**M. Malone:** Je ne sais si je peux vous venir en aide, mais je vais essayer. Nous savons tous que dans l'intérêt de la communauté agricole, ce projet de loi devrait être adopté avant que la Chambre ne s'ajourne pour l'été. C'est intentionnellement que je m'interromps, monsieur le président, car je voudrais avoir l'attention de M. Benjamin.

**M. Benjamin:** Pardon?

**M. Malone:** Monsieur Benjamin, je suppose, et je m'adresse à vous par l'entremise du président, que dans le fond peu vous importe que cette question soit débattue ici, au Comité, ou à la Chambre, à partir du moment où votre recommandation est acceptée.

Si vous en avez parlé avec le ministre, et si vous désirez apporter ces modifications, ne serait-il pas préférable que nous poursuivions nos travaux, afin de pouvoir faire rapport à la Chambre rapidement, sans trop nous arrêter à des discussions pour le moment? Il est important que le projet de loi soit adopté, pour que les agriculteurs puissent en profiter cet été. Nous vous assurons que votre motion sera acceptée. Avec cette garantie, seriez-vous prêt à passer à l'article suivant, sans que la question soit nécessairement réglée en comité?

**M. Benjamin:** Monsieur le président, par votre entremise, je rappelle à M. Malone que l'autre soir, lorsque nous avons étudié le projet de loi concernant la Société des transports du nord Ltée, le président lui-même a dit que le Président de la Chambre ne contredira pas une décision prise par le Comité. Si le président décide maintenant que cette motion, ou celle du ministre, qui est pratiquement identique, est irrecevable, pensez-vous vraiment que la motion sera acceptée à l'étape du rapport? Allons donc!

**M. Malone:** Permettez-moi une observation à ce propos, monsieur le président. Vous avez dit que vous alliez rendre votre décision. Je ne pense pas que vous l'ayez fait.

**M. Benjamin:** Non, il ne l'a pas fait.

**M. Malone:** Puisque le marteau n'est pas encore tombé, pourquoi ne pas procéder ainsi, si vous pouvez obtenir ce que vous voulez de la façon la plus...?

**Le président:** Monsieur Malone, il m'est difficile d'accepter votre suggestion et celle de M. Benjamin. Je suis peut-être trop pointilleux, mais le problème est que, même si le ministre proposait une modification, je ne vois franchement pas comment je pourrais l'accepter maintenant. Il doit y avoir une bonne raison au libellé de la Recommandation royale, et *Beauchesne* dit que si l'on étend la portée et l'objet... On n'étend pas l'objet, mais l'on impose une charge accrue au Trésor. En augmentant le nombre de personnes à qui il faut verser de l'argent, on augmente la charge du Trésor.

Ici, c'est peut-être une question de sous, puisque vous ne proposez qu'un membre de plus. Mais si l'on permet ce genre de précédent, on risque par la suite d'avoir des amendements plus importants. C'est pourquoi il y a des règles que nous sommes censés respecter.



## [Texte]

I would love to accommodate you. Frankly, in terms of doing the business of this committee, getting on to the other clauses so we can get out of here before supper, the easiest thing would be to accommodate you, put the thing to a vote.

Mr. Minister, perhaps you could elaborate on the discussions you have had with Mr. Benjamin and the accommodation that may be there. I will leave the Chair and let the vice-chairman take over.

**Hon. Donald F. Mazankowski (Minister of Transport):** Mr. Chairman, I genuinely appreciate the predicament you are in and I think the ruling you are about to make is probably correct procedurally, notwithstanding the very valid argument that Mr. Benjamin has put forth. I think that your arguments are well-founded.

I just want to say this, Mr. Chairman: I am prepared to accept the amendment that Mr. Benjamin has proposed. Now, the manner in which we do it, in order to be procedurally correct, I guess is really the question. But in spirit and in thrust, and in a spirit of accommodation and co-operation, the government will certainly support Mr. Benjamin's amendment. There is, I believe, a mechanism at report stage where that can be accommodated; and if that be the case, I think Mr. Benjamin would certainly accept my word that we would entertain his motion at that time.

• 1605

He is quite correct. When we dealt with this bill, a year and a half ago or so, there were similar types of amendments that were ruled out of order at committee, but which the government found favour with which were subsequently moved, I believe, at report stage. I am not sure whether it requires unanimous consent . . .

**Mr. Benjamin:** There were some accepted in committee, too.

**Mr. Mazankowski:** Not very many . . .

**Mr. Benjamin:** No.

**Mr. Mazankowski:** —which would have an impact on the financial resources.

**The Chairman:** Mr. Minister, I appreciate that explanation. And Mr. Benjamin, again we are back to where we were last night on another bill, but you have the very firm commitment of the Minister. I think it is the wish of all members, most likely, to accommodate the intent in going from eight to nine. I can understand what you are trying to do, but procedurally I think the way to do it is to do it at third reading stage and report stage.

**Mr. Mazankowski:** Report stage.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, if you rule this out of order now, or if you just want me to withdraw the motion, I certainly accept the word and the commitment of the Minister.

**The Chairman:** I would prefer you withdraw the motion.

## [Traduction]

J'aimerais beaucoup me montrer accommodant envers vous. Franchement, dans l'intérêt des travaux du Comité, si nous voulons passer aux autres articles et sortir d'ici avant l'heure du dîner, la chose la plus simple, serait de mettre la question au voix.

Monsieur le ministre, vous pouvez peut-être nous dire quel a été le contenu de vos discussions avec M. Benjamin et à quel genre d'entente vous êtes arrivé. Je vais céder ma place au vice-président.

**L'honorable Donald F. Mazankowski (ministre des Transports):** Monsieur le président, je comprends très bien vos difficultés, et je pense que la décision que vous vous apprêtez à rendre est sans doute correcte du point de vue de la procédure, en dépit de l'excellent argument qu'a présenté M. Benjamin. Je pense que vos arguments sont tout à fait fondés.

Permettez-moi simplement de dire ceci, monsieur le président: Je suis prêt à accepter la modification qu'a proposée M. Benjamin. Maintenant, je suppose qu'il s'agit de voir comment cela doit être fait pour respecter les règles. Mais, dans un esprit de collaboration et de complaisance, le gouvernement appuiera certainement le principe et l'esprit de l'amendement de M. Benjamin. Je pense qu'il existe, à l'étape du rapport, un mécanisme qui permettrait de s'adapter à ce genre de situation; si c'est le cas, M. Benjamin prendra, je pense, ma parole que sa motion serait alors admise.

Il a tout à fait raison. Lorsque nous avons étudié ce projet de loi, il y a environ un an et demi, le Comité avait jugé irrecevables des modifications semblables à celle-ci, mais le gouvernement les ayant trouvées acceptables, elles ont été proposées, je crois, à l'étape du rapport. Je ne sais pas si, pour cela, il faut avoir le consentement unanime . . .

**M. Benjamin:** Certaines avaient été acceptées par le Comité, aussi.

**M. Mazankowski:** Pas beaucoup . . .

**M. Benjamin:** Non.

**M. Mazankowski:** . . . parmi celles qui avaient des conséquences financières.

**Le président:** Monsieur le ministre, j'apprécie votre explication. Monsieur Benjamin, nous revollâ au même point que l'autre soir avec l'autre projet de loi, mais vous avez la parole du ministre. Je pense que tous les membres sont sans doute prêts à accepter d'augmenter le nombre de huit à neuf. Je comprends ce que vous essayez de faire, mais, du point de vue de la procédure, je pense qu'il faut le faire au moment de la troisième lecture et du rapport.

**M. Mazankowski:** À l'étape du rapport.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, allez-vous juger la motion irrecevable ou désirez-vous que je la retire; je suis certainement prêt à accepter la parole et l'engagement du ministre.

**Le président:** Je préfère que vous retiriez la motion.

*[Text]*

**Mr. Benjamin:** Why we go through all that extra exercise when all the Chair has to do is look the other way. I want to say to you, Mr. Chairman, if this committee is going to succeed, not only in this last week of this session of Parliament, we do not need too much "lawyering" from the Chair.

**The Chairman:** You can always appeal the rulings of the Chair and let the votes . . . The committee succeeds, Mr. Benjamin, if we stay business-like and on the purposes before us and not to get into procedural wrangles, I quite agree, because quite frankly we are coming to some more amendments of yours down the road that are totally out of order, and you know they are out of order—they are amending the previous bill. You have to have a rule book to play with; and if you play by the rule book and observe the rule book, then you get the business done in a proper way when it comes to clause by clause. You and I know that when we are not on clause by clause the Chair has been most progressive and wide in letting members have questions and doing things that frankly procedurally might have been a little off base—it is a different time. We know when it is clause by clause we have to follow some type of procedure.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, you, as well as myself, have sometimes moved amendments that we thought or knew were out of order . . .

**The Chairman:** Oh, I know.

**Mr. Benjamin:** —but in order to get them on the record you moved them, and then the Chair decided after hearing all the pros and cons of whether or not they were in order.

I have moved mine. It is on the record. Since it is now on the record, I am prepared to withdraw it on the understanding of the commitment made by the Minister. And if I hear any static from you or anybody else, particularly from the government side, when this bill is in report stage, it "ain't" going through.

**The Chairman:** Let us not get into threats or anything like that, Mr. Benjamin. You had the statement from the Minister.

**Mr. Benjamin:** If you had just kept your mouth shut, this would have been through by now and nobody else would have said a damn thing.

**The Chairman:** And then there would have been another amendment that might have been out of order, and it would have been a sloppy bill. And quite frankly, most of the bills that come before committees, in my experience in the last 10 years, have been sloppily drafted, and it is time we did start to play according to the rule book.

**Mr. Benjamin:** You are in the wrong department.

**The Chairman:** I am not saying who is in the wrong department. I know where I am.

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, I accept the arguments of the Chair. It seems reasonable to me that nine members are going to cost more than eight members. I have never seen a bill yet that sets so much money for wages. It is a general fund. And

*[Translation]*

**M. Benjamin:** Je me demande pourquoi il faut en passer par là, alors qu'il suffirait que le président ferme les yeux. Je dois vous dire, monsieur le président, que, si nous voulons terminer nos travaux, pas seulement pendant cette dernière semaine de la session, il serait préférable que le président évite de trop « pinailler ».

**Le président:** Vous pouvez toujours faire appel des décisions du président et mettre la question aux voix . . . Le Comité pourra compléter ses travaux, monsieur Benjamin, si nous ne perdons pas de vue l'objet de la réunion et si nous ne nous laissons pas enfermer dans des questions de procédure, je suis tout à fait d'accord; en toute franchise, vous allez nous présenter, plus tard, d'autres modifications qui sont parfaitement irrecevables, et vous le savez très bien, puisqu'elles modifient la loi précédente. Il existe des règles et, si vous les respectez, il est alors possible de procéder correctement à l'étude article par article. Vous savez aussi bien que moi qu'en dehors de l'étude article par article le président s'est montré très compréhensif et a permis aux membres du Comité de poser des questions et de se lancer dans des discussions qui, sur le strict plan de la procédure, s'éloignaient peut-être parfois du sujet. Nous savons qu'au moment de l'étude article par article il faut respecter certaines règles.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, il vous est arrivé, comme à moi, de proposer des amendements en sachant qu'ils étaient irrecevables . . .

**Le président:** Oh, je sais.

**M. Benjamin:** . . . mais vous les avez proposés pour qu'ils soient officiellement enregistrés, et le président décidait, après avoir entendu tous les arguments pour et contre, si les amendements étaient ou non recevables.

J'ai proposé le mien. Il a été enregistré. Maintenant que je l'ai fait officiellement, je suis prêt à le retirer puisque j'ai la parole du ministre. Et si, à l'étape du rapport, vous, ou n'importe qui, surtout un député du gouvernement, me créez des difficultés, ce projet de loi ne passera pas.

**Le président:** Ne commençons pas à nous lancer des menaces, monsieur Benjamin. Vous avez la parole du ministre.

**M. Benjamin:** Si seulement vous vous étiez tu, tout cela serait réglé, et personne n'aurait rien trouvé à y redire.

**Le président:** Il y aurait eu par là suite un autre amendement irrecevable, et nous aurions eu un projet de loi mal ficelé. En toute franchise, d'après ce que j'ai pu voir ces dix dernières années, la plupart des projets de loi qui sont envoyés aux comités sont mal rédigés, et le moment est venu de respecter les règles du jeu.

**M. Benjamin:** Vous vous êtes trompé de place.

**Le président:** Je ne dirai pas qui n'est pas à sa place. Je sais où je suis.

**M. Taylor:** Monsieur le président, je suis d'accord avec vous. Il me semble raisonnable de penser que neuf membres entraîneront plus de dépenses que huit membres. Je n'ai jamais vu de projet de loi prévoyant tant d'argent pour les salaires.

*[Texte]*

you are kidding yourselves if you are going to say that nine members are going to cost less than eight members. Look at any legislation you like, it is not set out that way. I think you are right, and I think we should do what is right. I just suggest you make the ruling.

**Mr. Malone:** Mr. Chairman, if I might add, I understand Mr. Benjamin has withdrawn his motion, and I think we ought to proceed to the next motion.

**Mr. Taylor:** Did he withdraw it?

**The Chairman:** I would ask him to.

**Mr. Benjamin:** I need agreement from the committee.

**The Chairman:** Will the committee unanimously agree for Mr. Benjamin to withdraw the motion, on the condition, with the agreement of the Minister and certainly whatever co-operation the Chair can give, that he move whatever he needs to move at third reading stage, as long as it is procedurally correct in that Chamber.

Motion withdrawn

• 1610

**The Chairman:** Oh, pardon me. There is another amendment. Sorry. You have another amendment. We are still on clause 1.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, in line with what the Minister has already suggested, and as a result of consultations, I would like to move that clause 1.(3) of Bill C-44 be amended by striking out lines 7 to 9 on page 2...

**The Chairman:** Wait. I think we have one earlier than that.

**Mr. Benjamin:** I am using the Minister's amendment now.

**The Chairman:** I have an amendment of yours, Mr. Benjamin, amending clause 1.(2) by striking line 30 and substituting the following therefor...

We have to get copies.

I had your number 2, which I thought was most interesting and most acceptable, Mr. Benjamin. Your number 2, as I understood it, was amending clause 1.(2) by increasing the number in paragraph (e) from not more than 15 to not more than 19. That is an easy one: 15 becomes 19, and these are people who do not get paid and therefore it was going to be quite acceptable.

**An hon. member:** Mr. Chairman, perhaps if we had more staff...

**Mr. Benjamin:** You do not have the amendment I presented?

**The Chairman:** I do not have it. I only got a copy of one you were thinking of...

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, perhaps you did not hear the comment...

**The Chairman:** I heard a comment.

*[Traduction]*

C'est un fonds général. Vous vous faites des illusions si vous pensez que neuf membres coûteront moins que huit. Prenez n'importe quelle loi, ce n'est pas ainsi que cela se passe. Je pense que vous avez raison et que nous devons faire ce qu'il faut. Je suggère que vous rendiez votre décision.

**M. Malone:** Monsieur le président, si vous me permettez d'intervenir, je crois que M. Benjamin a retiré sa motion, et je propose que nous passions à la suivante.

**M. Taylor:** L'a-t-il retirée?

**Le président:** Je vais lui demander de le faire.

**M. Benjamin:** Il me faut l'accord du Comité.

**Le président:** Le Comité consent-il à l'unanimité à permettre à M. Benjamin de retirer sa motion, à la condition qu'avec l'accord du ministre et avec la collaboration du président il puisse la présenter en troisième lecture, dans la mesure où la procédure est respectée?

La motion est retirée

**Le président:** Excusez-moi, il y avait un autre amendement. Vous avez donc un autre amendement. Nous en sommes encore à l'article 1.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, pour m'en tenir à ce que proposait le ministre, et à la suite de consultations, je propose de modifier l'alinéa 1(3) du projet de loi C-44 en supprimant les lignes 7 à 9, page 2 du texte anglais...

**Le président:** Un instant! Nous avons déjà été saisis d'une motion là-dessus.

**M. Benjamin:** Je me sers maintenant de l'amendement du ministre.

**Le président:** J'ai là un de vos amendements, monsieur Benjamin, modifiant l'alinéa 1(2) par la suppression de la ligne 30 et son remplacement par...

Nous devons nous procurer des exemplaires.

J'avais votre amendement numéro 2, qui me paraissait fort intéressant et acceptable, monsieur Benjamin, et qui avait pour objet de modifier le paragraphe 1(2) en augmentant le chiffre de l'alinéa e) de 15 à 19. C'est facile; 15 devient 19, et ce sont des gens qui ne sont pas rémunérés, ce qui rend l'amendement parfaitement acceptable.

**Une voix:** Monsieur le président, si nous avions plus de personnel...

**M. Benjamin:** Vous n'avez pas sous les yeux l'amendement que j'ai présenté?

**Le président:** Non, je ne l'ai pas. Je n'ai qu'un exemplaire de celui auquel vous pensiez...

**M. Angus:** Monsieur le président, peut-être n'avez-vous pas entendu le commentaire...

**Le président:** J'ai entendu un commentaire.



*[Text]*

**Mr. Angus:** —about the number of staff. Mr. Benjamin has one staff here; the Minister has at least two that I can see and probably more in the woodwork.

**The Chairman:** We just have one here at the head of the table, the most profound head of all wisdom . . .

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** What we should do, Mr. Chairman, is increase the number and reduce the . . .

**The Chairman:** Are you getting copies of that? Okay, we will have to wait for copies of this.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Can we go to another clause, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Mr. Gray, that is not a bad idea. We will stand clause 1 and go on to clause 2.

Clauses 2 to 10 inclusive agreed to

On clause 11

**The Chairman:** On clause 11 I have notice of another amendment. I think, Mr. Benjamin, it will be in your name. My mental telepathy tells me that.

**Mr. Benjamin:** Yes, sir. Mr. Chairman, I would like to move that Bill C-44 be amended in clause 11 by striking out lines 35 and 36 on page 4 and substituting the following therefor:

section 42 for any movement shall

The effect of that amendment, Mr. Chairman, would be the creating of a new statutory maximum rate.

**The Chairman:** I hate to ask . . .

**Mr. Benjamin:** Freight rate, that is.

**The Chairman:** I hate to ask the question, but . . . This is an interesting amendment and I can tell you the Chair and officials here were interested in it and first were concerned. We know that this is a very complicated bill, and I would like the Minister's comments, but I think I know the answer to the question I am going to ask you. This does not involve any more expenditure by the government, but it does involve expenditure by the railways in effect.

**Mr. Benjamin:** It might.

**The Chairman:** It might, yes.

• 1615

**Mr. Benjamin:** By the way, Mr. Chairman, that amendment covers a section of the act that will fit in with some subsequent amendments I intend to move.

**The Chairman:** Mr. Minister, do you have any comments to make on this clause? At the moment the Chair is inclined to accept it, on the basis, as I understand the amendment amending the original act and the formula, that this may involve extra payment by the railways but not extra payment by the government. On that basis, it does not violate the . . .

**Mr. Benjamin:** Or the farmers.

*[Translation]*

**M. Angus:** . . . sur les effectifs du personnel. M. Benjamin n'a qu'un aide, le ministre en a au moins deux, qui sont ici présents, et probablement bien davantage dans les coulisses.

**Le président:** Nous en avons justement un ici, au bout de la table, mais il compte pour plusieurs, car il a la science infuse . . .

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Ce que nous devrions faire, monsieur le président, c'est d'augmenter le nombre et diminuer le . . .

**Le président:** Est-ce que vous en avez des exemplaires? Bon, en ce cas, nous devons attendre.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Pouvons-nous passer à un autre article, monsieur le président?

**Le président:** Ce n'est pas une mauvaise idée, monsieur Gray. Nous allons réserver l'article 1 et passer à l'article 2.

Les articles 2 à 10 inclus sont adoptés

Article 11

**Le président:** J'ai un avis d'amendement sur l'article 11, et si mon intuition ne me trompe, cet amendement vient de vous, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** C'est vrai. Monsieur le président, je propose de modifier l'article 11 du projet de loi C-44 en remplaçant les lignes 31 et 33 à la page 4 par ce qui suit:

conformément à l'article 42 à l'égard d'un mouvement du grain ne peut

Cet amendement aurait pour effet, monsieur le président, de créer un nouveau taux statutaire maximum.

**Le président:** C'est à contrecœur que . . .

**M. Benjamin:** Il s'agit des tarifs de fret.

**Le président:** C'est à contrecœur que je vous pose la question, mais . . . Voici un amendement intéressant, que le président et les membres ici présents trouvaient fort intéressant. Nous savons qu'il s'agit d'un projet de loi très complexe, et j'aimerais savoir ce qu'en pense le ministre, mais je crois connaître la réponse à la question que je vais vous poser. Cela n'entraîne pas plus de dépenses pour le gouvernement, mais cela en entraîne pour les chemins de fer.

**M. Benjamin:** Eventuellement.

**Le président:** Oui, c'est une possibilité.

**M. Benjamin:** À propos, monsieur le président, cet amendement se rattache à un article de la loi qui se rattache à d'autres amendements que j'ai l'intention de proposer.

**Le président:** Monsieur le ministre, avez-vous des observations à faire sur cet article? Le président penche actuellement en sa faveur, parce que d'après la façon dont je comprends l'amendement apporté à la loi initiale et à la formule, les chemins de fer pourraient être amenés à faire des paiements supplémentaires, mais non le gouvernement. On ne porte de la sorte pas atteinte à . . .

**M. Benjamin:** Ou les agriculteurs.

## [Texte]

**The Chairman:** —farmers or the railways—it does not violate the Royal Recommendation. On that basis I am prepared at the moment, unless I get some other input, to accept the amendment and deal with it.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, as I understand the thrust of Mr. Benjamin's amendment, it would have the effect of establishing in perpetuity the statutory rate at the 1985-86 level.

**Mr. Benjamin:** If only this one passed, the maximum would be at the 1984-85 level.

I have some further amendments on a further clause, but ...

**Mr. Mazankowski:** The 1984-85 level ...

**Mr. Benjamin:** Which is \$7.70.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, while it may be in order, it would certainly not be consistent with the spirit and thrust of the bill, which is to establish a freight rate which would not exceed \$7.70 for the next two crop years, 1985-86 and 1986-87.

**The Chairman:** You have pointed out the other dilemma the Chair was having. The potential of any increased cost to the treasury is not violated, but clearly it is against the principle of the bill. That is another reason why the Chair would have difficulty accepting it.

**Mr. Mazankowski:** My submission, Mr. Chairman, is that it does violate the principle of the bill. But that is not a judgment I am going to make. You are going to have to make it yourself.

**The Chairman:** I think this is an area of grey. I am prepared to give Mr. Benjamin the benefit of the doubt and let the members dispose of the item without getting into a legal ... I think it is a very interesting legal point as to whether it violates other things. We have so many violations going on around this country and this House at this time, we do not want to add to them; and certainly I would not want to violate Mr. Benjamin any more than he has to be violated, or ventilated.

So I am accepting the amendment, and I call for discussion of the amendment.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I want to say, in response to the Minister, that one of the good moves he made when this legislation was in the House a year and a half ago, as something less than the evil proposed by the government of that day, was a freeze. The Minister knows, I know, every other member of this committee and of this House knows, that once the review process is completed the Minister will be back here with a bill further amending the act. So I want to submit to you, sir, and through you to the Minister, that this does not freeze a maximum rate in perpetuity. It freezes a rate as and until the review process is completed and the Minister brings in further legislation, at which time, if he is unhappy with this amendment, you can be darn sure he will be moving to put an end to it.

## [Traduction]

**Le président:** ... les agriculteurs ou les chemins de fer—on ne porte donc pas atteinte à la recommandation royale. Dans ces conditions, je suis disposé à accepter l'amendement et à l'étudier.

**M. Mazankowski:** Si je comprends bien l'orientation de l'amendement de M. Benjamin, monsieur le président, celui-ci aurait pour effet de fixer à perpétuité le taux statutaire au niveau de 1985-1986.

**M. Benjamin:** Si seul cet amendement était adopté, le maximum serait au niveau de 1984-1985.

J'ai d'autres amendements sur des articles qui suivent, mais ...

**M. Mazankowski:** Le niveau de 1985-1985 ...

**M. Benjamin:** Qui est de 7,70\$.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, l'amendement est peut-être acceptable, mais il ne serait certainement pas fidèle à l'esprit ni à l'objectif du projet de Loi, qui est de fixer un tarif de fret qui ne soit pas supérieur à 7,70\$ pour les deux prochaines campagnes agricoles, à savoir 1985-1986 et 1986-1987.

**Le président:** Vous avez mis en relief l'autre dilemme dans lequel se trouve le président. L'amendement ne coûterait rien au Trésor, mais il irait à l'encontre de l'esprit du projet de Loi. C'est une autre raison qui le rendrait difficilement acceptable pour le président.

**M. Mazankowski:** Je ne pense pas qu'il porte atteinte au principe du projet de Loi, monsieur le président, mais ce n'est pas moi qui vais en juger, c'est vous.

**Le président:** Je pense que la question est difficile à trancher. Je suis disposé à donner à M. Benjamin le bénéfice du doute et à laisser les membres du Comité en décider sans entrer dans une discussion juridique ... il est intéressant, au point de vue juridique, de savoir si cet amendement enfreint d'autres principes. À l'heure actuelle, nous avons tant d'infractions dans ce pays, et à la Chambre même, que nous nous en voudrions d'y ajouter. Mais je ne veux certainement pas frustrer M. Benjamin plus qu'il ne faut, ni le faire enrager.

J'accepte donc l'amendement et je le mets en discussion.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je voudrais rappeler au ministre qu'il y a un an et demi, lorsque la Chambre a été saisie de ce projet de Loi, il a décidé de le bloquer plutôt que d'approuver les mesures aberrantes proposées par le gouvernement. Le ministre sait—de même que moi et tous les autres membres du Comité et de la Chambre—que lorsque le processus de révision sera terminé, le ministre reviendra nous proposer un projet de Loi modifiant de nouveau la loi. C'est pourquoi je voulais vous faire remarquer, monsieur, et par votre intermédiaire au ministre, que ceci ne bloque pas à perpétuité un taux maximum, cela ne fait que le bloquer jusqu'à ce que le processus de révision soit achevé et que le ministre présente un nouveau projet de Loi, et à ce moment-là, s'il n'est pas satisfait de cet amendement, il pourra, n'en doutez pas, proposer d'y mettre fin.

[Text]

But I submit to you, sir, and particularly to the Minister, that this is nothing more than in concert with what he himself proposed by way of freeze at the maximum rate in the committee when we dealt with Bill C-155.

I do not want to be patronizing or anything else. I am just sincerely trying to be helpful.

I will have some subsequent amendments the Minister will not be able to live with. But this one he can, because all it does is freeze the rate at the present level of \$7.70 as a maximum. It cannot be in perpetuity, because I believe a couple of years from now we will be on another bill. I am sure the Minister has plans for that.

**The Chairman:** We have accepted the amendment. There is a debate on the interpretation.

Let us put it this way, Mr. Benjamin. Your amendment opens it up. It does not confine it to the two years.

• 1620

It is a very legitimate debate, though. Whether you use the red flag of "in perpetuity" or not, you have the debate. But I am going in the most progressive way and accepting the amendment so the committee can deal with it. You and the Minister may have a difference in interpretation as to the effect of it. That is fine. That is part of debate.

**Mr. Benjamin:** There is nothing in perpetuity around here except the committee.

**Mr. Malone:** Mr. Chairman, I think we invite ourselves to the evils of legislation when we pass anything that has the possibility of being in perpetuity. Mr. Benjamin's amendment is obviously aimed at protecting the agricultural producer. He would know that there is the concept of the safety net which can regulate that. No one here at this table can predictably talk about what the price of grains might be at a future date, near or distant. The fact is that if we can set this aside at this time, which I would encourage members to do—to vote against this amendment—what we can do is reach the principle Mr. Benjamin is talking about, and that is secure protection for producers through another and more equitable method.

Amendment defeated

**The Chairman:** Mr. Benjamin, you have another amendment, on the bottom part of clause 11, I believe.

**Mr. Benjamin:** It is motion 4(a) on my copy.

Do members understand that what is already in place is a freeze on the maximum for 1985-1986, 1986-1987? Mine adds one more year, 1987-1988, at the present maximum rate of \$7.70 per tonne. It gets away from the perpetuity.

Amendment negatived

**Mr. Benjamin:** Undoing amendments you guys did in 1983. It is incredible.

[Translation]

Je voudrais vous faire remarquer, à vous, et particulièrement au ministre, que nous ne faisons qu'agir en harmonie avec ce qu'il a lui-même proposé en matière de blocage au taux maximum devant le Comité lorsque nous avons étudié le projet de Loi C-155.

Je ne veux faire preuve ni de condescendance ni d'autre chose, j'essaie seulement, en toute sincérité, de vous être utile.

J'ai d'autres amendements que le ministre ne pourra accepter, mais il peut accepter celui-là, parce qu'il ne fait que bloquer le taux au niveau maximum actuel de 7,70\$. Ce n'est pas une mesure définitive, parce qu'à mon avis, d'ici quelques années, nous serons saisis d'un autre projet de Loi. Je suis sûr que le ministre y songe.

**Le président:** Nous avons accepté l'amendement et nous discutons de son interprétation.

Voyons les choses de cette façon, monsieur Benjamin. Votre amendement ouvre la discussion. Cela ne nous limite pas aux deux ans.

Mais c'est cependant une discussion tout à fait justifiable. Que l'on parle de perpétuité ou non, cette discussion aura lieu. Mais je fais montre d'ouverture d'esprit en acceptant l'amendement afin que le Comité puisse l'étudier. Il se peut que vous et le ministre interprétiez différemment les conséquences de cet amendement, et c'est très bien. Cela fait partie de la discussion.

**M. Benjamin:** Rien n'est éternel, sauf le Comité.

**M. Malone:** Monsieur le président, je pense que nous nous exposons à toutes sortes de maux lorsque nous adoptons quoi que ce soit qui risque d'être éternel. Il est évident que l'amendement proposé par M. Benjamin a pour but de protéger les producteurs agricoles. Il n'est pas sans savoir qu'il existe des mesures pour réglementer ce genre de chose. Personne ici aujourd'hui ne peut prédire ce que sera le prix du grain à court terme ou à long terme. Mais si nous remettons l'étude de cet amendement à plus tard, ce que j'encourage les membres à faire en votant contre, nous pourrions toujours réaliser l'objectif de M. Benjamin, c'est-à-dire assurer la protection des producteurs par un autre moyen plus équitable.

L'amendement est rejeté

**Le président:** Monsieur Benjamin, je crois bien que vous aviez un autre amendement à proposer, au bas de l'article 11.

**M. Benjamin:** C'est la motion 4(a) selon mes feuilles.

Est-ce que les membres ont bien compris que le libellé actuel parle d'un gel du tarif maximum pour 1985-1986 et 1986-1987? Mon amendement ajouterait une autre année, c'est-à-dire 1987-1988, au tarif maximum actuel de 7,70\$ la tonne. De cette façon, il n'est pas question d'éternité.

L'amendement est rejeté

**M. Benjamin:** Mais vous rejetez les amendements que vous aviez vous-même proposés en 1983. C'est incroyable!



## [Texte]

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I cannot let that comment go unchallenged. Mr. Benjamin made the statement that he was moving the amendments that were moved when the bill was first considered. I submit to him that many changes have taken place since then. What we are doing here in this bill is basically fulfilling an election campaign promise. We are going beyond that.

Just to make it clear to the members of the committee, we said during the course of the campaign that we would freeze the freight rate paid by the producer from any further increase pending the results of the legislative review of the Western Grain Transportation Act as it applies to the producer's ability to pay. We considered that that would be a one-year period. To give it the benefit of the doubt, we have frozen the rate so that it does not exceed the current level for a two-year period. Surely everyone would agree that the review would be completed within a two-year period.

**The Chairman:** We are going to continue the clause-by-clause and not reflight the debate or the election campaign of a year ago.

• 1625

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, there are some points that just cannot go unchallenged.

**The Chairman:** I quite agree, Mr. Minister, and I did not really hear. There was a little kerfuffle as we were counting the tally.

I am on clause 11.

I understood, Mr. Benjamin, that you had another minor amendment, if you are moving it. Otherwise, I am going to call clause 11 to be carried.

**Mr. Benjamin:** No, I have a further amendment.

**The Chairman:** Is it your number 5?

**Mr. Benjamin:** Yes. I move that Bill C-44 be amended in clause 11 by striking out line 40 on page 4 and substituting the following therefore:

railway company in respect of the 1985-86

Mr. Chairman, by way of explanation, it has already been announced what the rate will be for the coming crop year beginning August 1. My colleagues know as well as I, or better, what the situation is for the grain producers in terms of price and how much grain they have left and what has happened to them over their costs of their production and so forth. So this amendment would have the effect of setting the proposed ceiling for the two years of which the Minister speaks at the rate that will be in effect for the coming crop year, 1985-86, somewhere in the area of \$6 to \$6.30 a tonne. It is about \$1.40 or more less than the present \$7.70 a tonne that is in place for the current crop year. It would have the effect, then, of maintaining the reduced rate . . .

**The Chairman:** For another year.

## [Traduction]

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je ne peux pas laisser passer une remarque pareille sans y répondre. M. Benjamin a dit qu'il proposait les mêmes amendements que ceux qui ont été proposés lorsque le projet de loi a été étudié la première fois. Je dois lui rappeler que bien des changements se sont produits depuis. Nous sommes en fait en train de réaliser une promesse électorale par l'étude de ce projet de loi. Et nous allons plus loin.

J'aimerais préciser quelque chose pour les membres du Comité. Pendant la campagne, nous avons promis d'imposer un gel sur le tarif de transport des marchandises que paieraient les producteurs, en attendant les résultats de l'examen législatif des dispositions de la Loi sur le transport du grain de l'ouest relatives à la capacité financière des producteurs. Nous pensions que cet examen prendrait un an, mais, pour nous donner un peu de latitude, nous avons préféré geler le tarif au niveau actuel pour une période de deux ans. Nul doute que l'examen sera terminé d'ici deux ans.

**Le président:** Je voudrais que nous poursuivions l'étude article par article du projet de loi au lieu de réouvrir le débat de la campagne électorale d'il y a un an.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, ce sont des remarques auxquelles je ne peux m'empêcher de répondre.

**Le président:** Je suis entièrement d'accord avec vous, monsieur le Ministre, mais je n'ai pas vraiment entendu ce qui s'est dit. Il y a eu un petit problème lorsque nous comptions les voix.

Nous en sommes à l'article 11.

Monsieur Benjamin, je crois comprendre que vous avez un autre amendement mineur à proposer, si vous voulez bien. Autrement, je vais mettre l'article 11 aux voix.

**M. Benjamin:** Non, j'ai un autre amendement à proposer.

**Le président:** C'est le numéro 5?

**M. Benjamin:** Oui. Je propose que l'on modifie l'article 11 du projet de loi C-44 en supprimant la ligne 37 de la page 4 pour la remplacer par ce qui suit:

1985-1986 à l'égard de ce mouvement.

Permettez-moi de vous expliquer cet amendement, monsieur le président. On a déjà annoncé ce que sera le tarif pour la prochaine campagne agricole, qui commencera le 1<sup>er</sup> août. Mes collègues connaissent aussi bien sinon mieux que moi la situation des producteurs de grain pour ce qui est des prix et du grain qui leur reste, ainsi que les problèmes qu'ils ont eus concernant les coûts de production et ainsi de suite. Cet amendement aurait donc pour effet de fixer le plafond proposé pour les deux années dont parlait le ministre, au tarif qui sera en vigueur pour la prochaine campagne agricole de 1985-1986, c'est-à-dire aux environs de 6.00\$ à 6.30\$ la tonne. C'est de 1.40\$ inférieur aux 7.70\$ la tonne actuellement en vigueur pour la campagne agricole actuelle. Cet amendement maintiendrait donc le tarif réduit . . .

**Le président:** Pour une autre année.

[Text]

**Mr. Benjamin:** —that there will be for the 1985-86 crop year into the next year as well.

**The Chairman:** The amendment is acceptable. I understand that you are in effect trying to extend it for a year, again at no cost to the treasurer. Well, there may be other implications, but on that basis the amendment is acceptable.

Is there any further discussion?

Mr. Minister, do you want to comment?

**Mr. Mazankowski:** All I would say is that, notwithstanding Mr. Benjamin's good intentions—and I understand his amendment very well—again it would deviate from the basic thrust of the bill as we have presented it.

I am as sympathetic to producers as he is, but I think this bill has gained wide acceptance throughout the western agricultural community. I think they see it as a progressive and a wise step forward. It does provide that kind of stability. There has been a moderation in freight rates, and I think we are dealing with a freight rate range for the next two-year period which I believe producers are prepared to accept.

Some may argue with this, but I think we also have to accept the fact that the railways, notwithstanding some cutbacks in their investment plans... I think we have to recognize that the railways have some serious cashflow problems now as well, and they have committed some fairly heavy expenditures in improving the railway infrastructure and the whole system per se. I think it would probably send a rather negative signal, perhaps to the financial community and even to Mr. Benjamin's constituents, many of whom work for railways, the union groups who work for railways, who want to get a better deal and want job security and all of these things.

So I think if you look at it in balance, taking all things into consideration, I would have to say that we would find the amendment unacceptable, notwithstanding the very good intentions of Mr. Benjamin.

**The Chairman:** That appears to paint both sides of the picture on the issue of the amendment.

Is there any further discussion?

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I just want to remind the Minister that I know of no railway workers who would oppose less costs for grain producers. Secondly, I am sure the Minister will recall...

**Mr. Mazankowski:** They would take less salary, though...

**Mr. Benjamin:** No. The Minister will recall all the great projections of the previous administration about how many more jobs this was going to create, but we have twice as many railroaders laid off now as we had then. The railroaders have finally realized they were had by the previous administration.

[Translation]

**M. Benjamin:** ... qui serait en vigueur pour la campagne agricole 1985-1986 pour l'année suivante.

**Le président:** L'amendement est recevable. Je comprends que vous voulez essayer de le prolonger pour un an sans qu'il en coûte au Trésor. Il pourrait y avoir d'autres conséquences, mais j'estime que l'amendement est recevable.

Y aurait-il d'autres commentaires?

Monsieur le ministre, aviez-vous quelque chose à dire?

**M. Mazankowski:** Tout ce que je veux dire, c'est que, malgré les bonnes intentions de M. Benjamin—et je comprends parfaitement l'amendement qu'il propose—cela va encore une fois modifier l'objectif fondamental du projet de loi tel que nous l'avons présenté.

Je compatis avec les producteurs autant que lui; à mon avis, ce projet de loi a provoqué l'approbation générale du secteur agricole de l'ouest du pays, qui le perçoit comme une mesure progressive et un grand pas en avant. Le projet de loi offre la stabilité requise. Il y a eu une baisse du tarif de transport des marchandises, et je pense que les producteurs sont disposés à accepter les tarifs que nous leur proposons pour les deux prochaines années.

Certains ne seront pas d'accord, mais je pense qu'il faut également admettre que, malgré certaines coupures dans leurs programmes d'investissement, les compagnies de chemins de fer... Il ne faut pas oublier que les compagnies de chemins de fer éprouvent actuellement de graves problèmes de liquidités et qu'elles ont engagé des dépenses assez importantes pour améliorer l'infrastructure et tout le système en général. Je pense que cet amendement serait mal accueilli par les milieux financiers et même par les électeurs de M. Benjamin, qui sont, pour la plupart, employés de chemins de fer, sans compter les syndicats de ces compagnies, qui veulent tous avoir de meilleures conditions, la sécurité d'emploi, etc.

Donc, tout compte fait, je trouve l'amendement irrecevable, malgré les intentions irréprochables de M. Benjamin.

**Le président:** Je pense que c'est un bon exposé des deux côtés de la médaille en ce qui concerne cet amendement.

Quelqu'un d'autre aurait-il quelque chose à ajouter?

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Premièrement, monsieur le président, je tiens à souligner au ministre que je ne connais aucun employé des chemins de fer qui s'opposerait à une réduction des coûts pour les producteurs de grain. Deuxièmement, je suis sûr que le ministre se souviendra...

**M. Mazankowski:** Ils auraient cependant une baisse de salaire...

**M. Benjamin:** Non. Le ministre se souviendra de tous les beaux calculs faits par l'administration précédente quant au nombre de nouveaux emplois que cela devait créer. Pourtant, aujourd'hui, deux fois plus d'employés de chemins de fer sont mis en disponibilité qu'à l'époque. Ces gens ont finalement

[Texte]

**The Chairman:** This is a subject for a debate that is going to continue.

**Mr. Benjamin:** Well, that is what we are doing, Mr. Chairman: we are debating the amendment.

• 1630

**The Chairman:** We are debating the amendment. You have put your position to the Minister and I thought you were going to rebut this, without extending the debate . . .

**Mr. Benjamin:** That is just what I was doing. He brought up the question about the railway, just when I was withdrawing.

**The Chairman:** Good.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, there is an attempt by the Minister and myself and many others to keep the cost to grain producers as low as possible. That is all I am trying to do. I was hoping that the Minister himself would have had this in the bill. I find it very difficult to believe he is not sticking to his guns, as he did a year and a half ago. The railroads reduced their investment plans long before this bill was ever presented to the House of Commons. Why? Because of the recession, because we have hardly any grain left to ship. Unless we get a half decent crop this year, it is going to be even worse next year. Farm income is going to be even lower.

Surely to God this is a time for a two-year period to provide for the reduction of the rate that will take place next August 1, and will continue not only for that crop year but for the next crop year. Surely that is not unreasonable, and it does not fly in the face of what the Minister is attempting to do with his bill as a whole.

**The Chairman:** I think you have made a very interesting contribution and I understand your point of view. I understand the Minister's point of view. I am only the Chairman of the procedural amendment. Is there any further discussion. Are we ready for the question?

Those in favour of the amendment, please raise your hands.

Those against the amendment, please raise your hands.

Amendment negatived

Clause 11 agreed to

**The Chairman:** I will now move to Clause 12.

On Clause 12

**The Chairman:** We have some problems here. In fact, they are going to be recurring and, Mr. Benjamin, perhaps to get it officially before us, you could lay your amendment on the table. I again thank you for the advantage of some prior

[Traduction]

compris qu'ils avaient été roulés par l'administration précédente.

**Le président:** C'est un sujet de discussion qui semble vouloir se poursuivre.

**M. Benjamin:** C'est exactement ce que nous faisons, monsieur le président: nous sommes en train de discuter de l'amendement.

**Le président:** Nous sommes en train de discuter de l'amendement. Vous avez présenté votre position au ministre, et je pensais que vous alliez répliquer sans prolonger le débat . . .

**M. Benjamin:** C'est exactement ce que je faisais. Il a soulevé la question des chemins de fer au moment où j'allais clore le débat.

**Le président:** Très bien.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, le ministre et moi-même, comme bien d'autres personnes, voulons réduire le plus possible les coûts des producteurs de grain. C'est tout ce que j'essayais de faire. J'aurais voulu que le ministre l'inclue dans le projet de loi de son propre chef. Je ne parviens pas à comprendre qu'il change son fusil d'épaule, et qu'il contredise sa prise de position d'il y a 18 mois. Les compagnies de chemins de fer avaient réduit leurs programmes d'investissement bien avant le dépôt de ce projet de loi à la Chambre des communes. Pourquoi? Eh bien, à cause de la récession, parce qu'il ne nous reste presque plus de grain à expédier. Et à moins d'avoir une récolte moyennement bonne cette année, la situation sera encore pire l'an prochain. Les revenus agricoles seront encore inférieurs.

Il me semble que le moment est propice pour imposer un gel de deux ans, permettant la réduction du tarif qui sera imposé en août prochain; ce tarif sera ainsi maintenu non seulement pour la prochaine campagne agricole, mais aussi pour la suivante. C'est tout de même raisonnable, et cela ne contredit nullement ce que le ministre se propose d'accomplir avec son projet de loi.

**Le président:** Ce que vous venez de dire est très intéressant, et je comprends votre point de vue. Je comprends également le point de vue du ministre. Mais je ne suis ici que pour décider de la recevabilité des amendements. Y a-t-il d'autres remarques? Sommes-nous prêts à passer aux voix?

Ceux qui sont en faveur de l'amendement, veuillez lever la main.

Ceux qui sont contre l'amendement, veuillez lever la main.

L'amendement est rejeté

L'article 11 est adopté

**Le président:** Nous passons maintenant à l'article 12.

L'article 12

**Le président:** Il y a quelques problèmes. En fait, comme ces problèmes vont sans doute revenir, vous pourriez peut-être déposer officiellement votre amendement, monsieur Benjamin. Je vous remercie encore une fois d'en avoir discuté avec moi au



## [Text]

consultation and notice of what you intend to move. The Chair is prepared to give an opinion that, again, is bound by Beauchesne. It is Beauchesne on Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I admit that my amendment is out of order. However, it is the only way to get before the committee and the Minister, in a reasonably formal manner, a matter that was of some concern to people on all sides of the debate on the original legislation.

I move that section 45 in this amendment be deleted by adding a new Clause 12.

This would eliminate the possibility of variable rates.

Mr. Chairman, the submission of the three wheat pools that we heard the other day asked for an amendment, which I will discuss later on. I fully understand and appreciate and agree with the difficulty the Chair has. I will use the opportunity on this amendment, before you rule it out of order, to say that the Minister and I deal openly and honestly with each other all the time, even when we disagree.

As a request to the Minister, and I can assure him of unanimous consent on behalf of my party—I see no reason why the Official Opposition would not grant unanimous consent if the Minister were to proceed to the Chamber, even if we adjourn for a half hour or an hour. We would like unanimous consent to move an amendment to the Royal Recommendation, which would allow us to deal with proposed section 45 of the act.

• 1635

I have also been advised by the people who disagree with the three wheat pools that they, too, do not want to have the appearances before the Canadian Transport Commission, and subsequent court cases, going on about applications for variable rates at the same time as the review process is going on; that it would be counterproductive and not advantageous for anybody on any side of the argument; that the review process should be completed, and once completed and the Minister has brought in his next bill a year or two from now that further amendments to the act are made, then the variable rate thing can come into place. And then the debate and argument as between grain companies, railway companies or whatever, or other organizations, can occur before other bodies on the issue of the rightness or wrongness of the institution of variable rates.

I am trying here, sir, to persuade the Minister to get a minor amendment to the Royal Recommendation, and we can come back here an hour from now and deal with this. I think the Minister would agree that it would also be a lot more convenient and a lot less difficult for him and his officials. He may or may not wish to respond, Mr. Chairman, before this committee. He may want to consult with his Government House Leader and some of his colleagues.

I deliberately put in this motion, which I know is out of order, in order to get some discussion here in the committee. I

## [Translation]

préalable pour me faire savoir ce que vous aviez l'intention de proposer. Je suis prêt à rendre une décision au sujet des amendements de M. Benjamin en me servant du Beauchesne.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je sais que mon amendement est irrecevable. Toutefois, c'est pour moi la seule façon raisonnable et officielle de porter à l'attention du Comité et du ministre une question qui intéresse toutes les personnes ayant étudié tous les aspects de la loi originale.

Je propose que l'article 45 de cet amendement soit supprimé et remplacé par un nouvel article 12.

Cela éliminerait la possibilité d'imposer des tarifs variables.

Monsieur le président, les exposés faits l'autre jour par les trois syndicats du blé demandaient un amendement dont je vous parlerai tout à l'heure. Je comprends parfaitement la difficulté dans laquelle vous vous trouvez. Je vais profiter de l'occasion, avant que vous ne jugiez mon amendement irrecevable, pour souligner que le ministre et moi avons toujours fait preuve d'honnêteté et d'ouverture d'esprit dans nos discussions, même lorsque nous ne nous entendions pas.

Je voudrais demander quelque chose au ministre et je puis l'assurer de l'approbation unanime de ma part—et je ne vois pas pourquoi l'opposition officielle n'en ferait pas de même. Je demande donc au ministre de se rendre immédiatement à la Chambre pour présenter cet amendement, même s'il nous faut lever la séance pour une demi-heure ou une heure. Nous voulons obtenir le consentement unanime pour proposer un amendement à la recommandation royale qui nous permettrait d'étudier l'article 45 proposé de la loi.

En outre, les groupes qui ne sont pas d'accord avec les trois syndicats du blé m'ont laissé savoir qu'ils ne veulent pas comparaître devant la Commission canadienne des transports et, plus tard, devant les tribunaux, pour discuter d'amendes, de tarifs variables, pendant le processus d'examen. D'après eux, ça ne donnerait rien et ça ne favoriserait aucune partie à ce différend. Ils sont d'avis qu'il faudrait d'abord terminer le processus d'examen. Une fois ce processus achevé et le ministre ayant proposé de nouvelles modifications à la loi un an ou deux plus tard, on pourra mettre en application les tarifs variables. A ce moment-là, on pourra reprendre devant les organismes pertinents le débat entre producteurs de grain, compagnies de chemins de fer et autres, pour voir si les tarifs variables se justifient.

J'essaie de convaincre le ministre d'obtenir de la Chambre un amendement mineur à la recommandation royale, après quoi nous pourrions revenir ici dans une heure pour régler la question. Le ministre conviendra sûrement que ce serait beaucoup plus pratique et bien moins compliqué pour lui et pour ses fonctionnaires. Cependant, monsieur le président, je ne sais pas s'il voudra répondre devant le Comité. Il voudra peut-être consulter son leader à la Chambre et certains de ses collègues.

J'ai présenté cette proposition délibérément, sachant qu'elle était irrecevable, pour lancer la discussion en comité. J'espère

## [Texte]

hope my colleagues will agree that it is something worth looking at very seriously and tell the Minister that if he is willing to do that this committee will back him 100% on it.

Thank you.

**The Chairman:** I see Mr. Ouellet and some other members want to comment. To help the work of the committee, so that members know what is confronting them, would you be so kind as to extend those same remarks and move the other amendments that are also going to be ruled out of order on the same basis: that you are in effect trying to amend the original bill, because, in effect, the discussion will take care of, as I understand your intention, not only the one that you presently moved, but also the next one, two, and three, and then we are just left with one?

**Mr. Benjamin:** Yes. I will just briefly tell the committee that the other amendments I had in mind, even though I realize they are not in order, are to get the matter in front of the committee and to discuss it with the Minister.

The next one would be that the lower rate be available at all shipping points; in other words, the amendment would ensure that any lower rate offered under section 45.1 for week-end loadings, etc., would have to be made available at all shipping points on the railroad system and not at just a selected few; in other words, to make certain there would be no discrimination as between a group of farmers in one area and a group of farmers in another.

The next one would repeal section 45.2. If the rates were available everywhere, then they can be brought in whenever it wanted, and not to be introduced unless the previous amendments were acceptable, but they are not.

And the other one, Mr. Chairman, would have the effect of preventing the appearance of variable rates prior to the completion of the review process. That would allow various groups and farmers, and so forth, to concentrate on one process, namely the review process. That is another one that would have the effect of preventing the appearance of variable rates not only as part of a viable review process, but that it would allow the groups to concentrate on the review process. But the variable rate would have to come after it was clear as to who would be getting the Crow benefit and how large the benefit would be. That is the variety of things that can and should be looked at in section 45.

• 1640

Then another one, which would prevent the appearance of variable rates for two more crop years, again to allow the increase from the review process.

It is just a series of matters, Mr. Chairman.

**The Chairman:** That is what I just wanted to bring to a conclusion here to expedite the business of the committee. Members of the committee, as Mr. Benjamin through his experience well knew as he presented them, the amendments

## [Traduction]

que mes collègues reconnaîtront avec moi que la question vaut la peine d'être étudiée de très près. Ainsi si le ministre est prêt à accéder à notre demande, il saura qu'il a notre appui unanime.

Merci.

**Le président:** Je vois que M. Ouellet et d'autres membres veulent répliquer. Pour faciliter les travaux du Comité et permettre aux membres du Comité de savoir exactement à quoi s'en tenir, auriez-vous l'obligeance de présenter les autres amendements irrecevables en donnant la même explication, c'est-à-dire que vous essayez d'amender le projet de loi original, puisque, si je vous ai bien compris, nous allons pouvoir régler non seulement l'amendement que vous venez de présenter, mais aussi les trois suivants. Ensuite, n'en restera plus qu'un à étudier.

**M. Benjamin:** D'accord. Je précise que je savais que les autres amendements étaient irrecevables; si je les ai proposés, c'est pour nous permettre d'en discuter au comité d'abord et ensuite avec le ministre.

L'amendement suivant, donc, stipule que le tarif inférieur doit être offert à tous les points d'expédition; en d'autres termes, cet amendement stipule que tout tarif inférieur offert en vertu du paragraphe 45.1 pour les chargements de fin de semaine, doit être offert à tous les points d'expédition du réseau et non pas à seulement quelques uns. Cet amendement a donc pour but d'éviter toute discrimination entre groupes d'agriculteurs de différentes régions.

L'amendement suivant abroge le paragraphe 45.2. Si les tarifs sont universels, ils peuvent être imposés n'importe quand et pas seulement lorsque les amendements précédents sont irrecevables, ce qui n'est pas le cas.

Le dernier amendement, monsieur le président, rend impossibles les tarifs variables avant la fin de l'examen. Cela permettrait à divers groupes d'agriculteurs et autres d'accorder leur entière attention à une chose, le processus d'examen. Un amendement de plus qui rendra impossibles les tarifs variables, non seulement pour faciliter le processus d'examen, mais aussi pour permettre aux groupes d'accorder toute leur attention à cet examen. Les tarifs variables ne seraient imposés qu'après avoir établi clairement qui pourra profiter du tarif du Pas-du-Nid-du-Corbeau ainsi que le montant de ce tarif. Voilà le genre de chose dont l'article 45 peut et doit tenir compte.

Il y en a une autre, qui empêcherait des taux variables pendant deux campagnes agricoles supplémentaires et permettrait de relever le tarif fixé à l'occasion du processus de revue.

Voilà donc un certain nombre de choses, monsieur le président.

**Le président:** Je voulais justement tirer une conclusion là-dessus, afin d'accélérer les travaux du Comité. Mesdames et messieurs, comme M. Benjamin le savait très bien lorsqu'ils les a présentés, ces amendements lui ont fourni l'occasion de dire

[Text]

gave him a vehicle to say a few remarks on some pretty fundamental things that have been the subject-matter of debate about the bill for some time. In effect these five amendments all refer to section 45 of the act, which is not before us. We are dealing with the amendments. That is why these amendments are all out of order.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, I want to say I would welcome this initiative on the part of the Minister if he can do it, because I could assure him that our party, after listening to the representation made by the three pools, believes their arguments make great sense. It would indeed facilitate our work here on this committee if these amendments were accepted.

I see that the Chair cannot accept these amendments under the current circumstances. Therefore I would certainly support the Minister coming back with wider terms of reference, to be able not only to amend the clauses that are before us but also section 45 of the original act. If it is the wish of the Minister, I could assure him that I myself or other representatives of the Liberal Party would not object and would give our consent to such a procedure.

**Mr. Malone:** Mr. Chairman, on a point of order, a discussion is taking place on the initiative of a member who begins the discussion by telling us that the motions he has put before us are out of order.

**The Chairman:** That is right. I am just trying to be progressive in my interpretation. The member has the opportunity to put the rule. I quite agree, Mr. Malone. But I am not going to get down into a procedural hassle if I can avoid it, having stimulated some of my own earlier. But I know—and you have them before you—there are five motions. Mr. Benjamin could take the time and throw each one before me and I would rule it out of order and then cut off the discussion.

He has had his chance. He has had a discussion. I think it has been within the bounds of order and has not been too lengthy or repetitious. He has made his points and I am hoping we can get on. Mr. Ouellet has made his point. The Minister has been heard. If members want to make points on the out-of-order motions—and I know government members would not want to waste too much time on them—then they are free to do it before I rule them all out of order. But then we will get five out of the order and we will almost be through; and would that not be good?

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, a small point of order. I want to say to Mr. Malone that I did this as a way of trying to make a proposal to the Minister so he would have the views of other members of the committee. If the Minister felt inclined to do that, we could discuss it and govern ourselves accordingly.

When the Minister responds, I would like an answer to a question, because I am not sure myself. I am pretty sure this does not involve any additional government expenditure. I am subject to correction.

**The Chairman:** That is not the reason.

[Translation]

un certain nombre de choses sur des aspects fondamentaux de la question qui fait l'objet du projet de loi. En fait, ces cinq amendements portent tous sur l'article 45 de la loi, dont nous ne sommes pas saisis. Nous ne sommes saisis que d'un de projet de loi modificatif, c'est pourquoi tous ces amendements sont irrecevables.

**M. Ouellet:** Monsieur le président, je dois dire que je serais heureux de cette initiative du ministre s'il pouvait la prendre; je peux lui assurer que notre parti, après avoir écouté les représentants des trois pools jugent ceux-ci extrêmement raisonnables. Si ces amendements étaient acceptés, cela faciliterait même notre travail au sein du Comité.

Je conçois que le président ne puisse déclarer ces amendements recevables dans ces circonstances, mais je serais très heureux que le ministre nous donne un mandat élargi afin que nous puissions modifier non seulement les articles dont nous sommes saisis, mais également l'article 45 de la loi d'origine. Si le ministre voulait le faire, je peux lui donner l'assurance que moi-même ou les autres représentants du parti libéral n'aurions pas d'objection et donnerions notre consentement à une telle procédure.

**M. Malone:** Monsieur le président, j'invoque le règlement. Un débat est en train de s'engager à l'initiative d'un membre qui préface ses remarques en nous disant que les motions qu'il présente sont irrecevables.

**Le président:** C'est juste. J'essaie simplement de faire preuve de souplesse. Le député a le droit de soumettre ses motions, mais je suis tout à fait d'accord, monsieur Malone. Je veux éviter une querelle de procédure, si je peux l'éviter, en ayant déjà provoqué certaines moi-même par le passé. Mais vous le savez—et vous les avez sous les yeux—il y a cinq motions. M. Benjamin pourrait prendre le temps de les proposer une par une avant que je les déclare irrecevables et arrête le débat.

Il a donc eu l'occasion de parler, il a eu son débat, lequel a respecté les règles de procédure et n'a pas été trop long ni trop répétitif. Il a fait valoir ses arguments, et j'espère que nous allons pouvoir maintenant continuer. M. Ouellet a dit son point de vue, le ministre a dit le sien. Si d'autres membres veulent intervenir sur les motions irrecevables—et je sais que les députés de la majorité ne voudront pas perdre trop de temps là-dessus—ils peuvent le faire avant que je les déclare irrecevables. Les cinq amendements seront alors irrecevables et nous en aurons presque fini. Ne serait-ce pas merveilleux?

**M. Benjamin:** Monsieur le président, un petit rappel au règlement. Je voudrais faire comprendre à M. Malone que j'ai procédé ainsi pour soumettre une proposition au ministre afin qu'il connaisse les vues des autres membres du Comité. Si le ministre était enclin à donner suite, nous en parlerions et agirions en conséquence.

Lorsque le ministre répondra, j'aimerais une réponse à une question, car je ne suis pas trop sûr là-dessus moi-même. Je suis presque certain que cela n'entraîne aucune dépense supplémentaire pour l'État, sauf erreur.

**Le président:** Là n'est pas la raison.



[Texte]

**Mr. Benjamin:** Yes, I know.

[Traduction]

**M. Benjamin:** Oui, je sais.

• 1645

**The Chairman:** It may do that, too, but that is not the reason why the Chair had no hesitation. The Chair has recalled *Beauchesne* and the amendments, the four or five... and to keep the order we will have to do them individually, I guess, very quickly. As you know, Mr. Benjamin, I have no hesitation in ruling them out of order because the amendments refer to clauses of a bill that are not even before us: clause 45 of the mother bill, not the bill that is before us.

Mr. Belsher, what is your comment?

**Mr. Belsher:** Mr. Chairman, I guess it is more in the form of a question in that the three pools' submission to us asked for a delaying tactic for a section of the bill. Would that not do the job that we want it to do and be acceptable? It does not change the bill, but it delays a section.

**The Chairman:** They did suggest that, Mr. Belsher.

**Mr. Taylor:** I would like to make two or three comments. The bill has gone out to many people across the country. This was not in it. We did not hear the other side of the story; we heard the three pools' story only. This is the most unfair...

**The Chairman:** Okay. Without prolonging it—I want to get down and get rid of these amendments; they are all out of order—Mr. Belsher, the problem with the pools' submission again is the same as Mr. Benjamin's: it is referring to the original bill, clause 45, which is not before us. So that is why we have to stay on course and deal with this bill and let other powers prevail, Ministers prevail, politics prevail, as to other submissions on other points.

Is there any further discussion on these amendments?

Mr. Benjamin, I think the simple thing to do, without reading them all, is in effect... We are back to clause 12 and I...

**Mr. Ouellet:** Are you not recognizing the Minister, if the Minister has anything to say?

**The Chairman:** Well, Mr. Minister, would you like to say anything?

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, before the Minister replies, may I just say that—and I sincerely mean this—the wheat pools were aware too that clause 45 is not in this bill. They were quite sincere, and so am I and I am sure all members are, that to try to avoid a lot of difficulty starting this fall they would like us to open the bill so we could do something with section 45 of the act. That was the sole purpose of my presenting these amendments.

I told the Minister earlier why I was doing this, suggesting to him that a small amendment to the Royal Recommendation

**Le président:** C'est peut-être une conséquence, mais ce n'est pas la raison pour laquelle je n'ai pas d'hésitation. Je m'en suis remis à *Beauchesne*, et les amendements, quatre ou cinq... pour faire les choses dans les règles nous allons devoir les juger individuellement, j'imagine, très rapidement. Comme vous le savez, monsieur Benjamin, je n'ai aucune hésitation à les déclarer irrecevables, car ils portent sur un article du projet de loi dont nous ne sommes pas saisis: l'article 45 de la loi initiale et non le projet de loi dont nous sommes saisis.

Monsieur Belsher, que dites-vous?

**M. Belsher:** Monsieur le président, mon intervention est surtout une question parce que les trois pools du blé nous ont demandé de retarder un article du projet de loi. Ne serait-ce pas une bonne façon de procéder? Cela ne changerait pas le projet de loi, on retarderait simplement l'entrée en vigueur d'un article.

**Le président:** C'est effectivement ce qu'ils ont proposé, monsieur Belsher.

**M. Taylor:** J'aimerais dire deux ou trois choses. Le projet de loi a été largement diffusé dans le pays, et cela n'y figurait pas. Nous n'avons pas entendu non plus l'autre version des choses, mais uniquement le point de vue des trois pools. C'est tout à fait injuste.

**Le président:** D'accord. Sans plus tarder—je veux me débarrasser de ces amendements, car ils sont tous irrecevables—le problème que pose la demande des pools est le même que celui des amendements de M. Benjamin. Il concerne le projet de loi d'origine, son article 45, dont nous ne sommes pas saisis. C'est pourquoi nous ne pouvons pas nous égarer; nous devons nous contenter d'examiner ce projet de loi et nous en remettre à d'autres, aux ministres, aux hommes politiques, pour régler les autres points.

Y a-t-il d'autres interventions sur ces amendements?

Monsieur Benjamin, la meilleure façon de procéder, sans les relire tous, est de—nous de... Nous revenons à l'article 12 et je...

**M. Ouellet:** N'allez-vous pas donner la parole au ministre, s'il a quelque chose à dire?

**Le président:** Monsieur le ministre, avez-vous quelque chose à dire?

**M. Benjamin:** Monsieur le président, avant que le ministre ne réponde, puis-je dire simplement que—et je le pense très sincèrement—les pools du blé savaient eux aussi que l'article 45 n'est pas visé par le projet de loi. Ils étaient très sincères, je le suis aussi et je ne doute pas que tous les autres membres le soient également, lorsqu'ils nous ont demandé de rouvrir le projet de loi pour modifier l'article 45 de la loi, afin d'éviter un tas de difficultés à l'automne. C'est là le seul objet de mes amendements.

J'ai informé le ministre des raisons pour lesquelles je le faisais, lui suggérant qu'un petit amendement à la recommanda-

[Text]

tion . . . and we could be back here in half an hour or later this evening, whatever, to deal with this as well and deal with it very quickly. But I did not ask for nor get any kind of response from the Minister. I do not know if he is prepared to make one now or not, but I hope he is and I hope it is favourable.

**The Chairman:** I will ask the Minister if he cares to respond.

You have heard the discussion. That is all the discussion there is going to be after the Minister responds, unless there is some rebuttal from Mr. Ouellet or Mr. Benjamin, because these amendments are out of order. Mr. Malone's point was well taken.

Because Mr. Benjamin's motions were done in the sincerity that he contributes to the Transportation committee as a long-serving member, the Chair was not being sticky. Quite frankly, if I was being really sticky, as I was accused of being a little earlier in the day, I would have ruled out all the amendments and cut off the conversation.

Mr. Benjamin knows the ways to get around that, too, so that is why I tried to do it this way.

**Mr. Benjamin:** I learned them from you.

**The Chairman:** I try to do it this way.

So I wonder if the Minister wants to comment.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman.

Needless to say, I am impressed with the eloquence of Mr. Benjamin and Mr. Ouellet and the words with which the holy alliance was sealed on this unified front.

**The Chairman:** That is just in Ontario at Queen's Park.

**Mr. Mazankowski:** But what we are really introducing here, Mr. Chairman, or what Mr. Benjamin is attempting to introduce, is a very substantive element into the bill which was not considered. This bill has been tabled and has been around since April 26. Mr. Benjamin raised this issue with me for the first time this afternoon.

I think as well, particularly for my good friend Mr. Ouellet, who was a member of the government that brought in Bill C-144, if hon. members will look at section 62 it does provide for a very elaborate review process, at which time all things, including the issue of variable rates, would be reviewed. Quite frankly, I am relying upon that review process, which is mandatory and which is obligatory within the terms of the legislation.

It just seems to me that this is too big an issue to open up and inject at this particular time. As Mr. Taylor has said, this bill has gone out; it has been generally accepted by the agricultural community. For us to come out now and introduce a totally new element into the thing I think would be most unfair.

We have only heard from one group. There are obviously other points of view.

[Translation]

dation royale . . . et nous pourrions alors revenir dans une demi-heure ou plus tard ce soir, peu importe, pour adopter également très rapidement ce nouvel amendement. Mais je n'ai pas demandé, si obtenu, de réponse d'aucune sorte du ministre. Je ne sais pas s'il veut en faire une maintenant, mais j'espère que oui; et j'espère aussi qu'elle sera favorable.

**Le président:** Je vais demander au ministre s'il souhaite répondre.

Vous avez entendu le débat, il ne se poursuivra pas après la réponse du ministre, à moins que M. Ouellet ou M. Benjamin ne veuillent présenter des réfutations, car ces amendements sont irrecevables. J'ai pris bonne note de l'intervention de M. Malone.

Puisque M. Benjamin a soumis ses motions avec la sincérité qu'il met depuis toujours à son travail au sein du Comité des transports, je n'ai pas voulu me montrer trop pointilleux. Très franchement, si je voulais être pointilleux—et on m'a d'ailleurs déjà accusé aujourd'hui de l'être—j'aurais déjà rejeté les amendements et interrompu la discussion.

M. Benjamin connaît les moyens de contourner cela également, c'est pourquoi j'ai voulu procéder de cette façon.

**M. Benjamin:** J'ai pris des leçons auprès de vous.

**Le président:** Je préfère procéder ainsi.

Le ministre souhaite-t-il répondre?

**M. Mazankowski:** Je vous remercie, monsieur le président.

Il va sans dire que je suis très impressionné par l'éloquence de M. Benjamin et de M. Ouellet et par les termes par lesquels une sainte alliance a été conclue sur ce front unifié.

**Le président:** Celui-ci n'existe qu'à Queen's Park en Ontario.

**M. Mazankowski:** Mais ce que l'on demande de faire ici, monsieur le président, ou plutôt ce que M. Benjamin tente de faire ici, est d'introduire dans le projet de loi un élément qui touche à son fondement même et qui est nouveau. Le projet de loi a été déposé et distribué dès le 26 avril. M. Benjamin m'a parlé de cette question pour la première fois cet après-midi.

Par ailleurs, et je dis cela particulièrement à l'intention de M. Ouellet qui était membre du gouvernement qui a déposé le Bill C-144, l'article 62 instaure une procédure de révision très élaborée dans le courant de laquelle toutes sortes de choses, et notamment la question des taux variables, pourront être réexaminées. Très franchement, je préfère m'en remettre à cette procédure de révision, qui est obligatoire et inscrite dans la loi.

Tout cela me paraît une question beaucoup trop importante pour qu'on la tranche immédiatement, à la va-vite. Comme M. Taylor l'a dit, le projet de loi a été distribué, et les agriculteurs, dans leur ensemble, l'ont accepté. Y introduire maintenant un élément entièrement nouveau me paraîtrait tout à fait injuste.

Nous n'avons entendu que le point de vue d'un seul groupe. Je suis sûr qu'il y en a beaucoup d'autres.

## [Texte]

I plead with Mr. Benjamin to reconsider his position. I know he is introducing it in good faith and I think he recognizes that I try to accommodate as much as I can, but I am sorry, I cannot in this particular matter.

• 1650

**The Chairman:** In this case, Mr. Minister, Mr. Benjamin can still keep his good faith, but he is not even going to be asked to withdraw the amendments because amendment motion number (a), moved by Mr. Benjamin, is out of order. Motion number (b)—this is just to expedite the wording—is out of order. Number (c) is out of order; number (d) is out of order, and motion number (6) is out of order. They are all out of order for the same reason: they refer to section 45 in the “mother bill”, which is not before this committee. So on that basis, those amendments are out of order.

I am back to clause 12. Any further discussion on clause 12?

**Mr. Ouellet:** Just a minute, Mr. Chairman. Are you saying that motion number 6 is also out of order?

**The Chairman:** Yes. I could give you a substantive ruling, Mr. Ouellet. It is because it refers to section 2...

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I am sorry, did you say that you were ruling motion number 6 out of order?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Ouellet:** That is exactly what I am asking; I am wondering why.

**The Chairman:** This is what happens when you do not follow the rule book. Instead of taking each one of the individual motions and ruling them out of order, I grouped them together, so Mr. Benjamin could have a general discussion about...

**Mr. Ouellet:** But we are not yet at clause 16. I do not understand why you are ruling out of order a motion that has not yet been presented.

**The Chairman:** Okay, we will wait for it and then I will rule it out of order. I agree with you, Mr. Ouellet.

Clauses 12 to 15 inclusive agreed to

**The Chairman:** We are now on clause 16. Thank you, Mr. Ouellet, for contributing to this.

On clause 16—*Coming into force*

**The Chairman:** There is Mr. Benjamin's last amendment on clause 16. Would you care to explain this?

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, this is the famous “notwithstanding” routine.

I move that Bill C-44, an Act to amend the Western Grain Transportation Act be amended in clause 16 by striking out lines 32 and 33 on page 7 and substituting the following therefor:

## [Traduction]

J'exhorte M. Benjamin à reconsidérer sa position. Je sais qu'il est de bonne foi et j'espère qu'il se rend compte que j'essaie de me montrer aussi accommodant que possible, mais que, en l'occurrence, je ne peux lui donner satisfaction.

**Le président:** Dans ce cas, monsieur le ministre, monsieur Benjamin peut garder sa bonne foi, et je ne vais même pas lui demander de retirer ses amendements, car la motion numéro a), proposée par monsieur Benjamin, est irrecevable. La motion b)—j'utilise cette numérotation pour aller plus vite—est irrecevable. Le numéro c) est irrecevable; le numéro d) est irrecevable et la motion numéro (6) est irrecevable. Les amendements sont tous irrecevables pour la même raison: ils portent sur l'article 45 de la loi originelle dont le comité n'est pas saisi. Pour cette raison, ces amendements sont irrecevables.

Je reviens maintenant à l'article 12. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 12?

**M. Ouellet:** Un instant, monsieur le président. Dites-vous que la motion n° 6 est également irrecevable?

**Le président:** Oui. Je peux vous expliquer ma décision, monsieur Ouellet. C'est parce que elle porte sur l'article 2...

**M. Benjamin:** Monsieur le président, veuillez m'excuser. Dites-vous que la motion n° 6 est irrecevable?

**Le président:** Oui.

**M. Ouellet:** C'est exactement ce que je demande; je me demande bien pourquoi.

**Le président:** C'est ce qui arrive lorsqu'on ne suit pas à la lettre le règlement. Au lieu de prendre les motions individuelles l'une après l'autre pour les déclarer irrecevables, je les ai regroupées afin que monsieur Benjamin puisse faire une intervention générale sur...

**M. Ouellet:** Mais nous ne sommes pas encore à l'article 16. Je ne comprends pas pourquoi vous déclarez irrecevable un amendement qui n'a pas encore été déposé.

**Le président:** D'accord, nous allons attendre l'article 16 pour le déclarer irrecevable. Je suis d'accord, monsieur Ouellet.

Les articles 12 à 15 sont adoptés

**Le président:** Nous en sommes maintenant à l'article 16. Je vous remercie de votre contribution, monsieur Ouellet.

Article 16—*entrée en vigueur*

**Le président:** Ceci est le dernier amendement de monsieur Benjamin, sur l'article 16. Voulez-vous expliquer votre amendement?

**M. Benjamin:** Monsieur le président, il s'agit ici de la fameuse procédure du «nonobstant».

Je propose que le Bill C-44, Loi modifiant la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, soit modifié à l'article 16 par la suppression des lignes 30 et 31 à la page 7 et leur remplacement par ce qui suit:



*[Text]*

16. (1) Subject to subsections (2) and (3) this act shall come into force on August 1, 1985.

(2) Notwithstanding the reference to the 1986-87 crop year made in subsection 45(2) of the said act, the provisions of section 45 shall not apply until the review referred to in section 62 of the said act is completed;

(3) Notwithstanding the reference to the 1985-86 crop year made in subsection 62(1) of the said act, the provisions of section 62 shall apply during the 1987-88 crop year.

This was just a different route and "notwithstanding" seemed to work very well in the Constitution.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, I have your amendment, and, as members have already indicated, and you almost admitted yourself, it is really coming around to the same issue in another way. This amendment is not going to get on the table for the same reason.

We have had the general discussion. You are referring to section—I call it the "mother bill"—62(3) of the act, instead of section 62 of the act and, of course, other sections, such as section 45 of the act. These are not before us.

According to *Beauchesne's*, Fifth Edition, citation 773(8)(b) states:

(b) An amendment may not amend sections from the original act unless they are specifically being amended in a clause of the bill before the committee.

On that basis alone I rule out of order your last amendment. Because we have had discussion on the issue involved, that takes care of the discussion too.

So we now go back to clause 1.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I think you are on clause 16.

**The Chairman:** Oh, pardon me, clause 16. Thank you, Mr. Gray.

Clause 16 agreed to

**The Chairman:** Now we have the revised amendment of Mr. Benjamin on clause 1.

On clause 1

**Mr. Benjamin:** No, we stood clause 1.

**The Chairman:** We stood clause 1. We are back to clause 1. I think you explained it.

**Mr. Benjamin:** This one is called, "for use in Parliament".

**An hon. member:** I have two that call for "use in Parliament".

• 1655

**Mr. Benjamin:** I am moving, sir, that subclause 1.2(e) of Bill C-44 be amended by striking out line 30 on page 1 and substituting the following:

(e) not more than sixteen other mem-

**The Chairman:** So you are going from 15 to 16 men?

*[Translation]*

16. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), cette Loi entre en vigueur le premier août 1985.

(2) Nonobstant la référence à la campagne agricole 1986-1987 figurant au paragraphe 45(2) de ladite Loi, les dispositions de l'article 45 n'entreront en vigueur qu'après la revue mentionnée à l'article 62 de la dite Loi;

(3) Nonobstant la référence à la campagne agricole 1985-1986 faite au paragraphe 62(1) de ladite Loi, les dispositions de l'article 62 s'appliqueront à la campagne agricole 1987-1988.

Cela est simplement un moyen différent, et le terme «nonobstant» paraît donner de très bons résultats dans la Constitution.

**Le président:** Monsieur Benjamin, j'ai votre amendement et, comme les membres l'ont déjà indiqué et comme vous l'avez presque reconnu vous-même, il s'agit d'un moyen différent de faire la même chose. Cet amendement ne peut être reçu pour la même raison.

Nous avons déjà tenu le débat général. Votre amendement porte sur l'article 62(3) de la Loi initiale, et non sur l'article 62, et sur d'autres articles comme l'article 45. Nous n'en sommes pas saisis.

Selon le *Beauchesne*, Cinquième édition, citation 773(8)(b) qui dit:

b) Un amendement ne peut amender des articles des Lois originelles à moins qu'ils ne soient expressément amendés par une clause du projet de Loi examinée par le comité.

Cela suffit pour rendre votre dernier amendement irrecevable. Étant donné que le débat sur la question de fond a déjà eu lieu, il est inutile d'en avoir un.

Nous revenons donc à l'article 1.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Je croyais que vous en étiez à l'article 16.

**Le président:** Oui, excusez-moi, article 16. Je vous remercie, monsieur Gray.

L'article 16 est adopté

**Le président:** Nous avons maintenant l'amendement révisé de monsieur Benjamin à l'article 1.

Article 1

**M. Benjamin:** Non, nous avons réservé l'article 1.

**Le président:** Nous avons réservé l'article 1 et nous y revenons maintenant. Je crois que vous l'avez déjà expliqué.

**M. Benjamin:** Celui-ci est intitulé «à l'usage du Parlement».

**Une voix:** J'en ai deux qui sont «à l'usage du Parlement».

**M. Benjamin:** Je propose que l'article 1(2) du Bill C-44 soit amendé par la suppression de la ligne 29 à la page 1 et la substitution de ce qui suit:

e) d'au plus 16 membres supplé-

**Le président:** Vous passez donc de 15 à 16 membres?

[Texte]

**Mr. Benjamin:** Yes. You will recognize from the way this is put out and the kind of type it is that it does not come from me.

**The Chairman:** I recognize the type, Mr. Benjamin. It is an IBM machine in some government office, I suppose.

I also recognize and the Chair accepts that these are not the same people as before and it does not involve expenditure of money. Therefore the amendment is acceptable to the Chair.

Mr. Minister, would you like to comment on it?

**Mr. Mazankowski:** As I understand it, Mr. Chairman, it is making the labour representative a full-fledged voting member of the Senior Grain Transportation Committee. Yes, that is acceptable to us.

**The Chairman:** Any further discussion? All in favour of the amendment?

Amendment agreed to

**Mr. Benjamin:** I move that subclause 1.(3) of Bill C-44 be amended by striking out lines 7 and 9 on page 2 and substituting the following:

of, and by adding thereto the following subparagraphs

—and secondly, by striking out line 15 on page 2 and substituting the following:

required; and

(x) one member who in the opinion of the Minister represents labour in the handling and transportation of grain.

**The Chairman:** It is a consequential amendment from the earlier amendments the committee has accepted. You are adding a (x).

That amendment also is acceptable to the Chair. Does the Minister have a comment?

**Mr. Mazankowski:** As Mr. Benjamin pointed out, it is a consequential amendment. It provides for a representative of labour to be a full voting member on the Senior Grain Transportation Committee. The amendment is acceptable.

**Mr. Benjamin:** I have a question for the Minister. I did discuss this with some of his officials and staff. Under this amendment, on the assumption that it is adopted, can the Minister... I had originally thought if a member from the unions in grain transportation and grain handling had observer status... could the Minister, under the provisions of this, on the substance adopted... that one year the voting representative would be from the grain transportation unions and the next year the voting member would be from the grain handling unions and they could rotate from year to year? I am thinking of the longshoremen, the grain handlers, the terminals, and so on; and then there are all the railway brotherhoods involved in the transportation of grain. Would he be able to do that?

**Mr. Mazankowski:** Under the provisions of the legislation, assuming the amendment is accepted, we could certainly

[Traduction]

**M. Benjamin:** Oui. Vous verrez, de la façon dont cela est formulé et d'après les caractères que cela ne vient pas de moi.

**Le président:** Je reconnais les caractères, monsieur Benjamin. Cela vient d'une machine IBM d'un bureau de l'administration, je suppose.

Je reconnais également que ce ne sont pas les mêmes gens qu'auparavant et que cela n'entraîne aucune dépense supplémentaire. Par conséquent, l'amendement est recevable.

Monsieur le ministre, avez-vous quelque chose à dire à son sujet?

**M. Mazankowski:** Si je comprends bien, monsieur le président, il s'agit de faire du représentant syndical un membre à part entière du Comité supérieur du transport du grain. Oui, cela est acceptable.

**Le président:** Autres interventions? Ceux en faveur de l'amendement?

L'amendement est adopté

**M. Benjamin:** Je propose que le paragraphe 1(3) du Bill C-44 soit modifié par l'ajout, à la ligne 5, de ce qui suit:

par adjonction des paragraphes suivants

—et deuxièmement, par l'ajout après la ligne 10, de ce qui suit:

(x) un membre qui, de l'avis du ministre, représente les travailleurs employés à la manutention et au transport du grain.

**Le président:** C'est un amendement qui fait suite aux amendements que le Comité a acceptés. Vous ajoutez un point (x).

Cet amendement est également recevable. Le ministre a-t-il une intervention?

**M. Mazankowski:** Comme M. Benjamin l'a fait remarquer, cet amendement est une conséquence logique. Il a pour effet d'inclure un représentant des syndicats comme membre à part entière du Comité supérieur du transport du grain. L'amendement est acceptable.

**M. Benjamin:** J'ai une question à poser au ministre. J'en ai parlé avec certains fonctionnaires. En vertu de cet amendement, à supposer qu'il soit adopté, le ministre peut-il... J'avais pensé à l'origine inclure un membre représentant les syndicats du transport et de la manutention comme observateur... Le ministre pourrait-il, avec un amendement rédigé de cette façon, faire qu'une année le membre votant soit un représentant des syndicats des transports et l'année suivante, un représentant des syndicats des manutentionnaires, avec une rotation d'une année sur l'autre? Je pense aux manutentionnaires de céréales dans les terminaux etc.; ensuite, il y a toutes les fraternités des chemins de fer qui travaillent au transport du grain. Est-ce une possibilité?

**M. Mazankowski:** Si l'amendement est adopté, ce serait tout à fait possible et même me paraîtrait une excellente chose.

[Text]

suggest it, and I think it would make eminent good sense to do that.

**Mr. Benjamin:** It would be a case of whether they were willing.

**Mr. Mazankowski:** Yes.

**Mr. Benjamin:** You would have no problem, whatever name they submitted?

**Mr. Mazankowski:** No.

**Mr. Ouellet:** Why was the suggestion not made to have both union representatives?

• 1700

**Mr. Mazankowski:** To Mr. Ouellet, I think you will appreciate that there comes a point in time when a committee like this can become almost too unwieldy. We have added quite substantially to it and we think we have a good cross-section of producers and the industry represented. It is a matter of trying to determine where to draw the line.

**Mr. Ouellet:** Next time we will re-address the bill.

**The Chairman:** Is there any further discussion? Are you ready for the question?

Amendment agreed to

**The Chairman:** Before we conclude the consideration of clause 1, I gather there is another amendment of clause 1 that is not in government type.

Would you move that please, Mr. Angus?

As I understand it—so members can understand it, because I perhaps have more paper than they have—Mr. Benjamin's amendment, which has been accepted, is (x), and I understand you intend to move a (xi).

**Mr. Angus:** That is correct. I move that Bill C-44 be amended in clause 1.(3) by inserting immediately after line 15 the following:

(xi) Two members who in the opinion of the Minister represent the following groups:

- (a) one representing the port cities of the Eastern Division; and
- (b) one representing the port cities of the Western Division.

Before your hand gets nervous, Mr. Chairman, perhaps I could just give you a bit of a rationale on the intent of this amendment.

The feeling is that, given the Minister's comments too about the size of the body, there is no one on the committee who represents the communities that rely so heavily on the movement of grain. Although the co-ops and now the unions are represented, there is no body aggressively to pursue shipments through their areas. So by presenting a balanced approach, by having both east and west divisions represented, I thought we could provide those communities with a direct voice on the committee.

[Translation]

**M. Benjamin:** Il s'agirait de voir s'ils y sont disposés.

**M. Mazankowski:** Oui.

**M. Benjamin:** Vous n'auriez pas d'objection, quelle que soit la personne qu'ils proposent?

**M. Mazankowski:** Non.

**M. Ouellet:** Pourquoi ne pas avoir proposé l'inclusion des deux représentants syndicaux?

**M. Mazankowski:** Vous savez bien, monsieur Ouellet, que si un comité de ce genre comporte trop de membres il devient trop peu maniable. Nous avons déjà augmenté considérablement le nombre de membres et pensons avoir une bonne représentation des producteurs et de tout le secteur. Il faut bien s'arrêter quelque part.

**M. Ouellet:** Nous verrons cela à la prochaine modification.

**Le président:** Y a-t-il d'autres interventions? Êtes-vous prêt à passer au vote?

L'amendement est adopté

**Le président:** Avant d'en terminer avec l'article 1, je crois qu'il y a un autre amendement dont le caractère d'imprimerie n'est pas celui du gouvernement.

Voulez-vous le proposer, monsieur Angus?

Si je comprends bien, car j'ai beaucoup plus de papier sous les yeux que vous, l'amendement de monsieur Benjamin qui a été adopté porte le numéro 10, et vous en proposez un qui porterait le numéro 11.

**M. Angus:** C'est cela. Je propose que le Bill C-44 soit modifié à l'article 1(3) par une insertion immédiatement après la ligne 10, de ce qui suit:

(xi) Deux membres qui, de l'avis du ministre, représentent les groupes suivants:

- a) un représentant des villes portuaires de la division est; et
- b) un représentant des villes portuaires de la division ouest.

Avant que vous n'abattiez votre maillet, monsieur le président, j'aimerais vous expliquer un peu l'objectif poursuivi par cet amendement.

Au comité supérieur, en dépit du nombre de ses membres dont le ministre a parlé, personne ne représente vraiment les villes qui dépendent si largement du transport des céréales. Bien que les coopératives et les syndicats soient représentés, personne ne représente les villes elles-mêmes. En introduisant donc une approche équilibrée, en faisant en sorte que l'est et l'ouest soient tous deux représentés, nous pourrions donner à ces villes une voix directe au comité.



[*Texte*]

**The Chairman:** I must say again, just for further clarification, as we all tread this new ground as committee people and committee chairmen and members of the committees, the sooner we have your amendments the better and the Chair can give them considered judgment.

One question comes to mind—and I would like to have the Minister's comments: this may be my own ignorance, but is there such a thing as definable port cities of the Eastern Division as contrasted to port cities of the Western Division? It is interesting terminology.

**Mr. Benjamin:** Thunder Bay and Churchill.

**The Chairman:** I know what he is talking about. I know that is what you know and I know, but in terms of legal jurisprudence and definition . . . Again I am getting too legalistic here, but before you can . . .

**Mr. Angus:** Perhaps I can help you, Mr. Chairman. If you were to accept the amendment and it was passed then we could come in with new definitions to define that.

**The Chairman:** Well, I am just pointing this out. This is the point . . .

**Mr. Benjamin:** I think the terminology "Eastern Division" and "Western Division" is already in place as pertains to the Canadian Wheat Board and the Canadian Grain Commission. It is just a common terminology to represent the ports. The Western Division is Vancouver, Prince Rupert, New Westminster, Coquitlam, Burnaby—you name it—Port Moody; and the Eastern Division is, I guess, only Thunder Bay and Churchill.

**An hon. member:** And all the transfer elevators too maybe.

**The Chairman:** I want to hear the Minister comment if he wants to comment because I, as a Chair . . . We are moving along very well and we are almost at the end of our road to report this back to the House, but it must be my days, and this is where I am being a legal lawyer in terms of interpretation of law. This is where we get sloppy draftsmanship since the last 10 years, and I hope the new government will get some people in Justice who know how to draft bills because there is no sense putting in amendments clauses that are meaningless and have difficulty of interpretation.

When you start talking about port cities in the Western Division, I know what the Eastern and Western Divisions are in terms of the Wheat Board, but how the heck . . . ? I mean, one representing the port cities . . . You have five ports in the Western Division. Does his arm, leg come from New Westminster? You can have all sorts of fun with it.

• 1705

**Mr. Minister,** what do you think about it?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I think you made a very valid point: how do you define? First of all, a port in British Columbia means Vancouver, North Vancouver, New Westminster, Roberts Bank, Prince Rupert, Ridley Island.

[*Traduction*]

**Le président:** Je répète encore une fois, étant donné que nous sommes tous nouveaux ici, moi-même y compris, plus tôt vous soumettez vos amendements, et plus le président sera à même de rendre des décisions pondérées.

Une question me vient à l'esprit—et j'aimerais avoir l'avis du ministre: je trahis peut-être mon ignorance, mais existe-t-il des villes portuaires aisément définissables dans les divisions est et ouest? C'est une question de terminologie.

**M. Benjamin:** Thunder Bay et Churchill.

**Le président:** Je sais de quelles villes il veut parler, mais selon les définitions et de la jurisprudence . . . J'ai peut-être une vision étroitement juridique, mais avant de . . .

**M. Angus:** Je peux peut-être vous aider, monsieur le président. Si vous acceptez l'amendement et qu'il est adopté, nous pourrions trouver de nouvelles définitions.

**Le président:** Je veux seulement attirer votre attention là-dessus.

**M. Benjamin:** Je pense que les termes «division est» et «division ouest» existent déjà dans les lois qui instituent la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne du grain. Ce sont des termes courants qui désignent les ports. La division ouest est celle de Vancouver, Prince Rupert, New Westminster, Coquitlam, Burnaby—et d'autres encore—Port Moody; dans la division est, on n'a, je crois, que Thunder Bay et Churchill.

**Une voix:** Et peut-être aussi tous les élévateurs de transfert.

**Le président:** J'aimerais connaître l'avis du ministre parce que moi, en tant que président . . . Nous progressons rapidement et nous voyons presque le bout de la route, et c'est peut-être parce que je suis juriste que j'ai quelques doutes. C'est toujours à ce stade-là que les textes sont mal rédigés, et j'espère que le nouveau gouvernement va nommer au ministère de la Justice des gens qui savent rédiger des textes de Loi, car il ne sert à rien de promulguer des amendements qui n'ont pas de sens ou qui sont difficiles à interpréter.

Lorsque vous parlez de villes portuaires dans la division ouest, je sais bien ce que sont les divisions est et ouest de la Commission du blé, mais comment voulez-vous . . . ? Vous parlez d'un représentant des villes portuaires . . . Il y a cinq villes portuaires dans la division ouest. Est-ce que un bras, une jambe de ce membre viendront de New Westminster? On peut se livrer à toutes sortes de plaisanteries avec cela.

**Monsieur le ministre,** qu'en pensez-vous?

**M. Mazankowski:** Votre objection me paraît très valable, monsieur le président: comment définir? Tout d'abord, un port de Colombie-Britannique peut être Vancouver, Vancouver nord, New Westminster, Roberts Bank, Prince Rupert, Ridley Island.

*[Text]*

**Mr. Benjamin:** No grain goes through the island.

**Mr. Mazankowski:** I know, but you are talking about the port cities.

**The Chairman:** If I were actually being strict, I would rule it out of order, because it is the kind where the layman's word . . . It is not unintelligible; I know what your point is. It is not complete. It is a beautiful word, and the legal interpretation skips me for the moment. The thing is non-applicable, in effect. I think we have to be strict and rule it out of order. Mr. Benjamin may think I am being too legalistic, which I think I am in this case . . .

**Mr. Benjamin:** I think you are.

**An hon. member:** Vote on it, then.

**The Chairman:** I think the simple thing is to have a vote.

**An hon. member:** Right on. Question.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, members of committees have a right to present motions. If the majority of members on the committee are not in agreement with the motion, they have the chance to vote it down. I think it is much cleaner to proceed this way than for you to rule these amendments out of order.

**The Chairman:** I agree, it is a more sane way.

Amendment negatived

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, there is one final amendment.

**The Chairman:** On clause 1?

**Mr. Benjamin:** Yes, on clause 1.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, before you call the question on clause 1, if I might just ask legal counsel. I am told there is another amendment that is going to be required as a consequence of other amendments, under Clause 5.

**The Chairman:** To keep things in order—we have done everything; we have gone through to Clause 16, now we are back to calling clause 1 as amended.

Clause 1 as amended agreed to

**The Chairman:** Now, I understand there is a consequential amendment, which flows from the amendments made to date, that is going to be put by Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, this is a housekeeping amendment and consequential to what passed earlier, as the Minister has reminded us. With the consent of the committee, we will revert to Clause 5.

On clause 5

**Mr. Benjamin:** I move that Clause 5 of Bill C-44 be amended by striking out line 37, on page 2, and substituting the following:

5. Paragraphs 10(3)(b) and (c) of the said act are

All that does is put an end to what was in place before: the observer status of the ones we are now making voting mem-

*[Translation]*

**M. Benjamin:** Il n'y a pas de céréales qui transitent par l'île.

**M. Mazankowski:** Je sais, mais vous parlez de villes portuaires.

**Le président:** Si je voulais me montrer très strict, je déclarerais l'amendement irrecevable en raison de son libellé . . . ce n'est pas qu'il soit inintelligible, je comprends très bien ce que vous voulez, mais il n'est pas complet. Il y a un très joli terme pour le désigner, qui ne me revient pas pour le moment. En fait, c'est une disposition inapplicable. Je crois que je vais devoir me montrer strict et le déclarer irrecevable. M. Benjamin me trouvera trop pointilleux, et c'est peut-être vrai dans ce cas-ci . . .

**M. Benjamin:** Je le crois.

**Une voix:** Qu'on le mette aux voix, alors.

**Le président:** La meilleure chose est de le mettre aux voix.

**Une voix:** D'accord. Le vote.

**M. Ouellet:** Monsieur le président, les membres du Comité ont le droit de présenter des motions. Si la majorité des membres du Comité sont en désaccord avec une motion, ils peuvent la rejeter par leur vote. Je pense qu'il vaut beaucoup mieux procéder ainsi que de décréter ces amendements irrecevables.

**Le président:** Je suis d'accord, cela vaut mieux.

L'amendement est rejeté

**M. Benjamin:** Monsieur le président, il y a un dernier amendement.

**Le président:** À l'article 1?

**M. Benjamin:** Oui, à l'article 1.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, avant que vous ne mettiez l'article 1 aux voix, j'aimerais demander un avis juridique. On me dit qu'un autre amendement sera nécessaire par suite des autres amendements apportés à l'article 5.

**Le président:** Pour faire les choses dans l'ordre—nous avons vu tous les articles; nous avons adopté l'article 16 et nous allons maintenant mettre aux voix l'article 1 tel qu'amendé.

L'article 1 tel qu'amendé est adopté

**Le président:** Je crois savoir maintenant qu'il y a un amendement qui découle des amendements précédents, et que c'est M. Benjamin qui va le présenter.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, il s'agit d'un amendement technique qui est nécessaire à cause des amendements antérieurs adoptés, comme le ministre nous le rappelle. Avec le consentement du Comité, j'aimerais réouvrir l'article 5.

Article 5

**M. Benjamin:** Je propose que l'article 5 du bill C-44 soit modifié par la suppression de la ligne 27 de la page 2 et son remplacement par ce qui suit:

5. Les alinéas 10(3)(b) et c) de ladite loi sont

Il s'agit de supprimer ce qui était en place auparavant: le statut d'observateurs de ceux qui sont maintenant des mem-

[Texte]

bers. The person from the non-permanent bookholders, the person from the trade unions . . .

**The Chairman:** It is consequential on what we have already.

**Mr. Benjamin:** Yes.

**The Chairman:** It is an interesting type, and you are moving it, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Yes, sir.

**The Chairman:** The amendment is certainly in order to the Chair.

Amendment agreed to

Clause 5 as amended agreed to

Title agreed to

**The Chairman:** Shall I report the bill to the House?

**M. Ouellet:** Monsieur le président, avec votre permission, je voudrais profiter de la présence du ministre pour faire quelques remarques avant que le Comité renvoie le projet de loi à la Chambre.

J'aimerais rappeler au ministre que ce projet de loi est le premier d'une série de gestes qu'il devra poser concernant la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. C'est un premier soulier qui vient de tomber. Le deuxième soulier devra éventuellement tomber, et c'est celui qui traite de la méthode de paiement. Le paiement doit-il continuer d'être fait aux chemins de fer ou devra-t-il dorénavant être fait directement aux producteurs?

• 1710

Je voudrais rappeler au ministre que ce projet de loi C-44, même s'il ne traitait pas du mode de paiement, a quand même grandement intéressé les intéressés dans le domaine de l'agriculture au Québec. Ce qui n'a pas ajouté à la bonne paix des producteurs du Québec a été une récente décision prise unilatéralement en novembre dernier par la Commission canadienne du blé qui, soudainement, a cessé de respecter la formule pour le maïs. Bien sûr, les premiers amendements du ministre à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest permettent au gouvernement de rencontrer dans une certaine mesure certaines de ses obligations, mais je voudrais que le gouvernement soit conscient du fait qu'il y a au Québec toute une coalition qui est probablement sans précédent en matière de politique agricole québécoise. Cette coalition, formée de l'Association canadienne des industries de l'alimentation, de l'Association des négociants en céréales du Québec, de la Coopérative fédérée du Québec et de l'Union des producteurs agricoles, est probablement le plus important mouvement de producteurs agricoles au Canada. Ils sont venus faire des représentations auprès du ministre responsable de la Commission canadienne du blé sur les positions communes des intervenants du Québec concernant la politique canadienne des céréales fourragères. Il est certain que le transport du grain de l'Ouest peut avoir des effets directs sur la vitalité et sur la continuité d'une politique agricole importante au Québec.

[Traduction]

bres votant, à savoir le représentant des détenteurs de livrets et le représentant des syndicats . . .

**Le président:** C'est une conséquence logique de ce qui a déjà été adopté.

**M. Benjamin:** Oui.

**Le président:** C'est un caractère intéressant, et vous êtes l'auteur de l'amendement, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Oui, monsieur.

**Le président:** L'amendement est certainement recevable.

L'amendement est adopté

L'article 5 tel qu'amendé est adopté

Le titre est adopté

**Le président:** Dois-je faire rapport du projet de Loi à la Chambre?

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, with your permission, I would like to take the opportunity of the Minister's presence to make a few comments before the committee reports the bill to the House.

I would like to remind the Minister that this bill is the first of a series of measures that will have to be taken with regard to the Western Grain Transportation Act. The first shoe has just hit the ground. The second shoe will eventually have to do the same thing, when we deal with the method of payment. Should the payment continue to be made to the railways or should it be made directly to the producers from now on?

I would like to remind the Minister that even though Bill C-44 did not deal with the method of payment, it was nevertheless of great interest to the players in the agricultural sector in Quebec. What did not help the situation of the Quebec producers is a recent unilateral decision made last November by the Canadian Wheat Board which suddenly stopped applying the formula for corn. Of course, the Minister's first amendments to the Western Grain Transportation Act allow the government to meet some of its obligations, but I would like the government to be aware of the fact that in Quebec, there has been a coalition which is probably unprecedented in the field of Quebec agricultural policy. This coalition, comprised of the Canadian Food Processing Association, the *Association des négociants en céréales du Québec* and the *Coopérative fédérée du Québec* and the *Union des producteurs agricoles*, and is probably the most important agricultural producer movement in Canada. They came here to make representations to the Minister responsible for the Canadian Wheat Board on the common positions of Quebec producers relating to the Canadian policy on feed grain. The transportation of Western grain can certainly have direct consequences on the vitality and the maintenance of a significant agricultural policy in Quebec.



[Text]

Je veux donc mettre en garde le ministre. Toute décision qu'il pourra prendre devra respecter le principe fondamental de l'équité envers tous les producteurs, d'où qu'ils soient, aussi bien de l'Ouest canadien que de l'Est canadien. Cette formule d'équité est absolument essentielle si l'on veut garder une industrie agricole prospère dans toutes les parties du Canada.

Il est évident que pour très longtemps encore, les producteurs de l'Est canadien, en particulier les producteurs du Québec, devront s'approvisionner en céréales fourragères sur le marché intérieur canadien, en particulier sur le marché de l'Ouest canadien. Le Québec, malgré ses efforts pour augmenter sa production céréalière, ne sera jamais capable d'être autosuffisant. Par conséquent, il est essentiel que le gouvernement tienne compte de ces objectifs dans une politique d'équité.

**The Chairman:** Mr. Ouellet, fine, you have concluded—because quite frankly you are going to have a chance to go upstairs on Bill C-25 and you will repeat just about everything you have said, as I understood it, up there. Here we are trying to draft clause by clause, but I let you continue to make your point.

I do not know if any comment is necessary. The Minister may want to comment. I see some members who want to reply. Certainly the Chair would admonish other members that we are trying to get this bill through so we can participate in a very important debate on Bill C-25 upstairs.

• 1715

But you have made your comments, which were interesting and fit into the grain and agricultural community in a general way. But definitely we are on C-44, and I would just as soon we have no further comment on this.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, I want to tell you one thing. The Chair is there to preside at the sitting of the committee. Indeed, I do not believe in the rules of procedure the Chair has the right to comment on every remark made by members of a committee. You might have opinions, and you might want to be partisan, and if that is your objective I suggest you resign as chairman and become a member of the committee and then you could participate in the discussions. I want to give you a suggestion and friendly advice.

**The Chairman:** You are not going to give me a lecture.

**Mr. Ouellet:** I am not going to give you advice, but I do not think you should railroad the . . .

**The Chairman:** I am not railroading, but you were totally out of order . . .

**Mr. Ouellet:** I am not totally out of order.

**The Chairman:** You were totally out of order on clause-by-clause study. That is why I let you have a little liberalism in your Liberal remarks.

[Translation]

Therefore, I want to warn the Minister. Any decision he makes will have to take into account the fundamental principle of equity towards all producers, wherever they are, be it in Western Canada or in the Eastern Provinces. This respect for equity is absolutely essential if we want to maintain a prosperous agricultural industry in all parts of the country.

It is obvious that for a long time still, the producers of the Western Provinces, and particularly the producers of Quebec, will have to buy their feed grain on the domestic market, particularly on the West Canada market. Despite efforts to increase its feed production, Quebec will never be self-sufficient. Consequently, it is essential that governments take into account these objectives in the framework of an equity policy.

**Le président:** C'est très bien, monsieur Ouellet, vous avez terminé . . . parce que, de fait, vous aurez l'occasion d'aller dans l'autre salle où l'on étudie le projet de loi C-25 et vous répétez presque tout ce que vous avez dit ici, si j'ai bien compris. Nous essayons ici de faire une étude article par article, mais je vous ai laissé présenter votre argument.

Je ne sais pas s'il est nécessaire d'ajouter quelque chose. Le ministre voudra peut-être faire une observation. Je vois que certains députés veulent répondre. Le président rappelle aux membres que nous essayons d'adopter ce projet de loi le plus tôt possible afin que nous puissions participer à la très importante discussion sur le projet de loi C-25 dont on discute en haut.

Cependant vous avez fait vos observations qui étaient très intéressantes et qui portaient de façon très générale sur l'agriculture. Nous étudions cependant le projet de loi C-44; quant à moi je préférerais qu'on ne parle plus de cette question.

**M. Ouellet:** Monsieur le président, j'ai une chose à vous dire. Le rôle du président est de diriger les séances du Comité. Je ne pense pas que les règles de procédure établissent que le président a le droit de faire une observation sur tous les propos tenus par les membres d'un comité. Vous avez peut-être des opinions, et vous voulez peut-être faire preuve de partisanerie, et si c'est ce que vous voulez faire je vous suggère de démissionner comme président et de devenir membre du Comité, ce qui vous permettrait de participer aux discussions. Voilà le conseil et la suggestion que je vous fais amicalement.

**Le président:** Vous n'allez pas me faire de sermon.

**M. Ouellet:** Je ne vous fais pas de sermon, mais à mon avis vous ne devriez pas pousser le . . .

**Le président:** Je ne pousse rien, mais votre intervention n'était absolument pas pertinente..

**M. Ouellet:** Ce n'est pas vrai.

**Le président:** Vos observations n'avaient rien à voir avec l'étude article par article. C'est pourquoi je vous ai laissé un peu de liberté dans vos propos libéraux.

[Texte]

**Mr. Taylor:** Another thing. You came 45 minutes late while we sat here waiting. Our time is valuable too. We have other things to do as well.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** On a point of order, I would suggest that we have steering committees, and in our last steering committee we discussed the Northern Transportation bill last evening, and Bill C-44. If members of the opposition or of our own party wish to bring other things to the committee, they can submit them to the steering committee and we can put them on the agenda.

**The Chairman:** Thank you for your point of order.

I still back, without any more comments or reflections... certainly when members do, as far as the Chair is concerned, stray from the purpose of the meeting and smuggle in comments that are gratuitous and do not help the work of the committee in what the committee is constructed to do at that time, i.e. Bill C-44, the Chair is going to make comments, whether you like it or not, until the Chair is disposed, Mr. Ouellet. Sometimes the comments may be wrong. But until the Chair is overruled, the Chair will continue to hit the gavel.

Title agreed to

**The Chairman:** Shall the bill as amended carry?

**Some hon. members:** Agreed.

**The Chairman:** Shall I order a reprint of Bill C-44 as amended for use of the House of Commons at report stage?

**Some hon. members:** Agreed.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I move, Mr. Chairman, that the bill as amended be reported to the House.

**Mr. Taylor:** I second the motion.

Motion agreed to

**The Chairman:** Gentlemen and committee members all, it has been a very productive session.

I see Mr. Belsher on a point of order. I know what he raises. I hope he raises it with the Minister here. It is not consideration of C-44, but something the steering committee has discussed. The Minister has a letter from me as chairman which I have not had a response to because I know he has been very busy. So I thought as chairman, exercising discretion, having had a discussion in the steering committee, it would be very proper with the full membership of the committee for Mr. Belsher to raise the point very quickly. Members have had circulated to them the thrust of Mr. Belsher's remarks, so that hopefully after his remarks and with very limited discussion, because the points are well taken as far as the Chair is concerned, as discussed in steering committee, the committee can make a resolution, because the Chair will not entertain a motion anyway, to incorporate the points already raised in steering committee.

[Traduction]

**M. Taylor:** Une autre chose. Vous êtes arrivé 45 minutes en retard pendant que nous étions là à vous attendre. Pour nous aussi le temps est précieux. Nous aussi, nous avons d'autres choses à faire.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** J'invoque le Règlement. Je propose la tenue d'une réunion du Comité directeur; lors de la dernière réunion de cette nature nous avons discuté du projet de loi C-44 et de la Loi sur le transport du grain du Nord. Si les députés d'opposition ou de notre propre parti désirent soulever d'autres questions auprès du Comité, ils peuvent en faire la proposition au Comité directeur, qui inscrira ces questions à l'ordre du jour.

**Le président:** Je vous remercie pour cette observation.

Je ne ferai plus d'observations ni de réflexions... il est certain que, lorsque de l'avis du président, les députés s'éloignent de la question à l'étude et font des affirmations gratuites qui n'ont rien à voir avec le travail du Comité, à savoir le projet de loi C-44, le président fera des observations, que vous aimiez cela ou pas, et ce jusqu'à ce que le président soit écarté. Parfois ces observations ne sont pas justes. Mais tant que le président ne sera pas écarté, il continuera de mener la réunion.

Titre adopté

**Le président:** Le projet de loi est-il adopté avec ses modifications?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Devrais-je ordonner la réimpression du projet de loi C-44 tel que modifié, aux fins de la Chambre à l'étape du rapport?

**Des voix:** D'accord.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le président, je propose que le projet de loi tel que modifié soit renvoyé à la Chambre.

**M. Taylor:** J'appuie cette motion.

Motion adoptée

**Le président:** Mesdames et messieurs, ce fut une session très productive.

Je vois que M. Belsher veut prendre la parole. Je sais ce qui le préoccupe. J'espère qu'il en fera part au ministre. Il ne s'agit pas du projet de loi C-44, mais d'une question dont on a discuté au Comité directeur. Le ministre a reçu une lettre que je lui ai envoyée et à laquelle je n'ai pas eu réponse, car je sais qu'il a été très occupé. Nous avons discuté de cette question au Comité directeur, et j'ai cru que en utilisant ma prérogative de président, les membres du Comité accepteraient que M. Belsher souleve cette question très brièvement. Les membres ont reçu un document présentant l'essentiel des observations de M. Belsher. Lorsqu'il aura fait ses observations, j'espère qu'il y aura très peu de discussion, car les questions sont bien comprises à mon avis, puisque nous en avons discuté au Comité directeur. J'espère que le Comité acceptera d'incorporer les questions déjà soulevées au Comité directeur, car je ne suis pas disposé à accepter une motion à cet effet.

[Text]

Mr. Belsher, you have the floor to do that, and then I would hope we could adjourn.

**Mr. Belsher:** Thank you, Mr. Chairman.

Further to the day Canadian National met with us and my request to them about their tendering process, it became evident that they do not publish what winning tenders are awarded for, nor do they give the range of the tendering. Following up on that, I would move that we ask the Minister to review all the tendering procedures of the Crown corporations under his purview, with the idea that we seriously consider publishing what winning contracts are awarded for, and at least the range of tendering, if we cannot publish all the tenders.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I have one question for Mr. Belsher. I agree with the information he is seeking, but on number two, I presume he means the range of tenders after the winning tender has been awarded.

• 1720

**Mr. Belsher:** Yes.

**Mr. Benjamin:** So you want the range of tenders made known after the winning tender has been awarded.

**Mr. Belsher:** I guess what I would like to see is a report come back to this committee . . .

**Mr. Benjamin:** All the tenders were.

**Mr. Belsher:** —instead of using the cloak and dagger method.

**The Chairman:** I am glad you raised the motion in a formal way, Mr. Belsher, in front of the Minister. I know Mr. Ouellet and Mr. Benjamin were there that day. Again, exercising discretion of the Chair, unless ordered otherwise by this committee, the Chair would like the notice to go out loud and clear to Crown corporations appearing before this committee that, hopefully, this will be the procedure applied as other Crown corporations appear before the committee.

That certainly was the general nature of the discussion in the steering committee. I think Mr. Belsher is taking it one step further to formalize it and I commend him for it. The motion is there. Any further discussion on the motion?

**Mr. Taylor:** I would like to see the word "can" be changed to "may".

**The Chairman:** Is that by consent?

Mr. Ouellet.

**Mr. Ouellet:** When the officials were here they raised a question about the procedures dealing with the private sector, whether or not the private sector had an open process like this. Obviously, the competitors to the CN is CP. What is the practice with CP? I think there is certainly no harm in trying to be as open as possible, but there might be circumstances

[Translation]

Monsieur Belsher, vous avez la parole. Après quoi j'espère que nous ajournerons.

**M. Belsher:** Merci, monsieur le président.

Lors de la comparaison des représentants des chemins de fer nationaux, je leur ai demandé des détails quant à leur procédure d'appel d'offre; il a été alors évident qu'ils ne publiaient pas les sommes soumissionnées par les sociétés obtenant le contrat, et qu'ils ne donnaient pas non plus l'éventail des prix soumissionnés. Pour donner suite à cela, je propose que nous demandions au ministre d'examiner toutes les procédures d'appel d'offre des sociétés d'État dont il est responsable, l'objectif étant que nous envisagions sérieusement de publier les sommes que représentent les contrats choisis, et au moins l'éventail des soumissions, s'il n'est pas possible de publier l'information en entier.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aurais une question à l'intention de M. Belsher. Je l'approuve, mais quant au deuxième aspect, je présume qu'il parle de l'éventail des soumissions, une fois que la soumission gagnante a été choisie.

**M. Belsher:** Exactement.

**M. Benjamin:** Alors, vous voudriez que l'éventail des prix soumissionnés soit connu après que l'offre choisie a été annoncée.

**M. Belsher:** En fait, je voudrais qu'un rapport soit soumis au Comité . . .

**M. Benjamin:** Toutes les soumissions ont été présentées au Comité.

**M. Belsher:** . . . plutôt que de procéder en catimini.

**Le président:** Monsieur Belsher, je suis heureux que vous ayez présenté cette motion formellement devant le ministre. Je sais que M. Ouellet et M. Benjamin étaient présents ce jour-là. J'invoque ici la prérogative du président et, à moins que le Comité n'en décide autrement, je voudrais que les sociétés d'État qui comparaitront devant le Comité comprennent très clairement que telle sera désormais la procédure que nous suivrons.

Voilà l'essentiel de ce qui a été dit en comité directeur. M. Belsher est allé un peu plus loin en rendant sa motion officielle, et je l'en félicite. La motion est déposée. Y a-t-il d'autres discussions sur cette question?

**M. Taylor:** Je voudrais que le mot «peut» soit remplacé par le mot «puisse».

**Le président:** Tout le monde est d'accord?

Monsieur Ouellet.

**M. Ouellet:** Lorsqu'ils ont témoigné, les fonctionnaires ont soulevé quelques questions à propos des procédures suivies dans le secteur privé. Ils se demandaient si, dans le secteur privé, le processus était aussi ouvert. Il est bien évident que le concurrent de CN est CP. Quelle est la procédure suivie chez CP? À mon avis, il n'y a pas de mal à essayer de rendre toutes



[Texte]

where, indeed, these publications could favour competitors. Therefore, there might be some reason not to make it public.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, on the very point that Mr. Ouellet raises, and I appreciate it, it would be unfair to compel CN to provide this information if the same thing did not apply to CP. I think that, and the Minister can check with his legal eagles on this, where any tenders let by Canadian Pacific include the use of federal government funds, the Minister can quite properly place a proviso on Canadian Pacific that they disclose the same information that we want from CN.

But if it were on contracts in which no federal government funds were involved, then I think the Minister would have difficulty in making CP make figures available.

**The Chairman:** Ladies and gentlemen, we came to discuss Bill C-44. Mr. Belsher has asked several times that this matter be brought up at a full committee. I asked for the motion to be made. The main person is making the motion, to present it to the Minister. There may be points that come up. Mr. Ouellet raises the point about competition, and this is where Mr. Belsher, I thought, met that, by asking for the range of unsuccessful tenders. That certainly blurs any competitive advantage.

There may be other factors to it, and Mr. Benjamin said something too, which I thought was very valid.

In the discussion—you triggered this. I am sorry I have to say it from the Chair, but I am trying to get the thing over with. When Mr. Belsher brought this up, the table and others made contact with the Department of Public Works. In effect, what we are asking of Crown corporations is no more or no less than what the Department of Public Works asks.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, you cannot overlook the very valid point that Mr. Ouellet has made, because you are dealing in a competitive world, you are dealing with the private sector. You would not want to do anything that would be prejudicial to a Crown corporation. I have no difficulty with openness, but I think openness on one side of the coin and not reciprocating on the other makes the rules of the game unfair.

But I suspect that can be considered in the overall review.

**The Chairman:** I think Mr. Belsher has made the motion. The motion is to direct this to the attention of the ministry. Obviously, if someone else is violated besides Mr. Benjamin, and if the Minister is going to be violated because of this motion, then . . . We are here to discuss things in a very logical way and perhaps we have trespassed. I would like to debate that but I have already said too much today.

The motion is there. Any further discussion? Are we ready for the question?

[Traduction]

ces informations publiques autant que possible, mais il est possible que, dans certaines circonstances, cela favorise les concurrents. Par conséquent, il doit y avoir une bonne raison pour laquelle l'information n'est pas rendue publique.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je comprends bien les préoccupations de M. Ouellet, et il serait injuste d'obliger le CN à fournir cette information si on ne fait pas de même pour CP. Le ministre pourrait vérifier auprès de ses conseillers juridiques, mais je pense que, lorsque le Canadien Pacifique présente une soumission pour un contrat qui entraînerait l'utilisation de fonds fédéraux, ce dernier peut très bien imposer aux soumissionnaires l'obligation de révéler la même information que nous exigeons du CN.

S'il s'agissait de contrats n'entraînant pas l'utilisation de fonds fédéraux, je pense que le ministre aurait de la peine à obliger CP à divulguer ses chiffres.

**Le président:** Mesdames et messieurs, nous sommes venus ici pour discuter du projet de loi C-44. M. Belsher a souvent demandé que cette question soit soulevée lors d'une réunion plénière du Comité. J'ai demandé que la motion soit déposée. Le principal intervenant sur cette question dépose la motion et la présente au ministre. Certaines observations seront peut-être faites. M. Ouellet a soulevé la question de la concurrence, et je pense que M. Belsher lui a bien répondu en demandant simplement qu'on publie l'éventail des soumissions rejetées. Voilà qui brouille certainement toute information qui pourrait représenter un avantage pour les concurrents.

Il y a peut-être d'autres facteurs en cause, et M. Benjamin a également soulevé quelques observations qui étaient, à mon avis, très pertinentes.

Lors de la discussion . . . vous avez soulevé ceci. Je suis désolé de devoir en parler en ma qualité de président, mais j'essaie d'en finir. Lorsque M. Belsher a soulevé cette question, le greffier et d'autres ont communiqué avec le ministère des Travaux publics. De fait, ce que nous demandons aux sociétés d'État, ce n'est ni plus ni moins que ce que demande le ministère des Travaux publics.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, vous ne pouvez négliger l'observation très pertinente de M. Ouellet, car il s'agit d'une situation de forte concurrence, celle que l'on connaît dans le secteur privé. Vous ne voudriez pas faire quoi que ce soit qui nuise aux sociétés d'État. Le principe de la divulgation ne m'embête pas, mais je pense qu'il serait injuste que ce principe ne s'applique qu'à certaines parties seulement.

Je présume que nous pourrions tenir compte de tout cela dans notre examen exhaustif de la question.

**Le président:** Je pense que M. Belsher a déposé la motion. Elle vise à porter cette question à l'attention du ministère. Evidemment, si quelqu'un d'autre s'en trouve indisposé en plus de M. Benjamin, si le ministre s'en trouve indisposé, alors . . . Nous sommes ici pour discuter de ces choses de façon très logique et nous sommes peut-être allés trop loin. Je voudrais en discuter, mais j'ai déjà trop parlé aujourd'hui.

La motion a été déposée. Y a-t-il d'autres observations? Sommes-nous prêts à passer au vote?

[Text]

[Translation]

• 1725

Motion agreed to

Motion adoptée

**The Chairman:** Gentlemen and colleagues, I would like to thank you all. I would like to thank the staff; I thank everybody else, and I hope that we do not see you until September 7th or right to the 9th.

**Le président:** Messieurs, chers collègues, je désire vous remercier tous. Je remercie également le personnel et tous les autres; j'espère que nous ne nous reverrons pas avant le 7 septembre, ou même avant le 9.

The meeting is adjourned to the call of the Chair.

La séance est levée.







*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 23

Thursday, September 26, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 23

Le jeudi 26 septembre 1985

Président: J. Patrick Nowlan

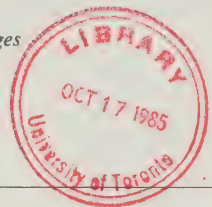
---

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports



---

RESPECTING:

Business meeting

CONCERNANT:

Travaux du comité

---

First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985

---

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Vincent Dantzer  
Mike ForreSTALL  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
André Ouellet  
André Plourde  
Joe Reid  
Gordon Taylor  
Brian Tobin

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker  
Ross Belsher  
Bill Blaikie  
Lise Bourgault  
Gabriel Desjardins  
Jack Ellis  
Bill Gottselig  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Arnold Malone  
Moe Mantha  
Louis Plamondon  
Joe Price  
Bill Rompkey  
Thomas Suluk

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 69(4)(b):

On Wednesday, June 26, 1985:

Lise Bourgault replaced Dan McKenzie.

On Friday, June 28, 1985:

Bill Blaikie replaced Vic Althouse.

On Wednesday, September 4, 1985:

André Ouellet replaced Lloyd Axworthy.

On Tuesday, September 10, 1985:

Bill Gottselig replaced Mike ForreSTALL;  
Mike ForreSTALL replaced Bill Gottselig;  
Terry Clifford replaced Murray Dorin;  
Joe Reid replaced Vince Dantzer;  
Vince Dantzer replaced Patrick Crofton;  
Gabriel Desjardins replaced Jack Ellis;  
Arnold Malone replaced Chris Speyer;  
Moe Mantha replaced Bill Attewell;  
Joe Price replaced Alan Redway;  
Louis Plamondon replaced Reginald Stackhouse;  
Thomas Suluk replaced Charles Hamelin.

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement:

Le mercredi 26 juin 1985:

Lise Bourgault remplace Dan McKenzie.

Le vendredi 28 juin 1985:

Bill Blaikie remplace Vic Althouse.

Le mercredi 4 septembre 1985:

André Ouellet remplace Lloyd Axworthy.

Le mardi 10 septembre 1985:

Bill Gottselig remplace Mike ForreSTALL;  
Mike ForreSTALL remplace Bill Gottselig;  
Terry Clifford remplace Murray Dorin;  
Joe Reid remplace Vince Dantzer;  
Vince Dantzer remplace Patrick Crofton;  
Gabriel Desjardins remplace Jack Ellis;  
Arnold Malone remplace Chris Speyer;  
Moe Mantha remplace Bill Attewell;  
Joe Price remplace Alan Redway;  
Louis Plamondon remplace Reginald Stackhouse;  
Thomas Suluk remplace Charles Hamelin.



On Wednesday, September 11, 1985:  
Vince Dantzer replaced Ross Belsher;  
Ross Belsher replaced Vince Dantzer.

On Tuesday, September 17, 1985:  
Jack Ellis replaced Bob Porter.

Le mercredi 11 septembre 1985:  
Vince Dantzer remplace Ross Belsher;  
Ross Belsher remplace Vince Dantzer.

Le mardi 17 septembre 1985:  
Jack Ellis remplace Bob Porter.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, SEPTEMBER 26, 1985  
(30)

## [Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Darryl Gray, Elliott Hardey, Fernand Jourdenais, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, André Plourde, Joe Reid, Gordon Taylor.

*Alternates present:* Ross Belsher, Lise Bourgault, Jack Ellis, Bill Gottselig, Moe Mantha.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

The Committee considered its future order of business.

Mr. Dantzer presented the Second Report of the Sub-committee on Canadian National Railways' Pension System as follows:

In relation to its Order of Reference of Tuesday, May 28, 1985, respecting the Canadian National Railways' Pension System, your Sub-committee has agreed to recommend that the Committee request the House to empower the Sub-committee to travel to Vancouver, Winnipeg and Moncton from October 15, 1985 to October 22, 1985.

Mr. Dantzer presented the Third Report of the Sub-committee on Canadian National Railways' Pension System as follows:

In relation to its Order of Reference dated Tuesday, May 28, 1985, respecting the Canadian National Railways' Pension System, your Sub-committee recommends that the deadline for submitting its final report to the Standing Committee on Transport be extended to Saturday, March 1, 1986.

On motion of Mr. Dantzer the Second and Third Report of the Sub-committee were concurred in.

Mr. Benjamin moved that upon receiving the Order of Reference being the document "Freedom to Move", the Committee should commence its meetings on that reference on Tuesday, October 1, 1985 at 9:30 a.m. and have as witnesses Mr. Keith Thompson and the Deputy Minister of the Department of Transport.

After debate, the question being put on the motion it was agreed to.

At 11:30 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 26 SEPTEMBRE 1985  
(30)

## [Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 10 h 40, sous la présidence de J. Patrick Nowlan (*président*).

*Membres du Comité présents:* Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Darryl Gray, Elliot Hardey, Fernand Jourdenais, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, André Plourde, Joe Reid, Gordon Taylor.

*Substituts présents:* Ross Belsher, Lise Bourgault, Jack Ellis, Bill Gottselig, Moe Mantha.

*Aussi présent:* John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

Le Comité détermine l'ordre de ses futurs travaux.

M. Dantzer présente le Deuxième rapport du Sous-comité sur le régime de pensions des Chemins de fer nationaux du Canada, libellé en ces termes:

En ce qui concerne son ordre de renvoi du mardi 28 mai 1985 relatif au régime de pensions des Chemins de fer nationaux du Canada, votre Sous-comité demande à la Chambre l'autorisation de se rendre à Vancouver, à Winnipeg et à Moncton, du 15 octobre au 22 octobre 1985.

M. Dantzer présente le Troisième rapport du Sous-comité sur le régime de pensions des Chemins de fer nationaux du Canada, libellé en ces termes:

En ce qui concerne son ordre de renvoi du mardi 28 mai 1985 relatif au régime de pensions des Chemins de fer nationaux du Canada, votre Sous-comité recommande qu'il lui soit accordé jusqu'au samedi 1<sup>er</sup> mars 1986 pour présenter ses conclusions au Comité permanent des transports.

Sur motion de M. Dantzer, les Deuxième et Troisième rapports du Sous-comité sont adoptés.

M. Benjamin propose que sur réception de l'ordre de renvoi, soit le document intitulé *Aller sans entraves*, le Comité commence à tenir des réunions à ce sujet le mardi 1<sup>er</sup> octobre 1985, à 9 h 30, et que M. Keith Thompson et le sous-ministre du ministère des Transports comparaissent alors comme témoins.

Après débat, la motion est mise aux voix et adoptée.

A 11 h 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Thursday, September 26, 1985

• 1040

**The Chairman:** Let us go into the formal committee meeting. The steering committee meeting is over.

There are two items we should discuss. Mr. Dantzer, you have two reports that we discussed in the steering committee, having to do with the subcommittee on pensions.

**Mr. Dantzer:** Mr. Chairman, I would like to file these two reports. The first is the second report which reads as follows:

In relation to its Order of Reference of Tuesday, May 28, 1985, respecting the Canadian National Railways' Pension System, your Sub-Committee has agreed to recommend that the Committee request the House to empower the Sub-committee to travel to Vancouver, Winnipeg and Moncton from October 15 to October 22, 1985.

I would like to file those minutes.

**The Chairman:** As I understand it, it was the unanimous recommendation of the committee.

**Mr. Dantzer:** It was the unanimous recommendation of the committee, and the reason is that we have received a lot of briefs, particularly in those areas. The committee feels that the largest number of CN pensioners are in the cities of Vancouver, Winnipeg and Moncton. In view of the fact that it is going to be very difficult to resolve this matter, we think the committee should have full access to the people who are complaining.

**The Chairman:** I have the two reports. One report is that the Subcommittee on Transport be empowered to meet in Vancouver, Winnipeg and Moncton, between October 15 and October 22. So, really, you have only one week.

**Mr. Dantzer:** One week, plus a day.

**The Chairman:** I want to compliment you on restricting it to one week, because Mr. Benjamin, Mr. Forrestall and I dealt with this issue many years ago and, quite frankly, it could go on forever unless you define it.

**Mr. Dantzer:** We are going to bury it this time.

**The Chairman:** This chairman was very negative to any travel at all, quite frankly.

That is the second report. The third report is to extend the time of reference of the Pension committee to March 1. Originally, I think it was December 31. I must say, that seems to be a pretty reasonable and realistic assessment.

**Mr. Dantzer:** The position the committee takes is that this has been going on for a long time. There are some difficult areas and you will hear about them later. We want to get a legal report on the status of the trust fund. It is essential for

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le jeudi 26 septembre 1985

**Le président:** Nous allons commencer la réunion officielle du Comité. La réunion du comité directeur est terminée.

Nous avons deux points à débattre. Monsieur Dantzer, vous avez deux rapports concernant le Sous-comité des pensions. Nous venons d'en parler en comité directeur.

**M. Dantzer:** J'ai l'honneur de déposer les deux rapports, monsieur le président. Je commence par le deuxième qui est le suivant:

Dans le cadre de son ordre de renvoi du mardi 28 mai 1985, concernant le régime de pension des Chemins de fer nationaux du Canada, votre Sous-comité ait convenu de recommander que le Comité demande à la Chambre de permettre à votre Sous-comité de se rendre à Vancouver, Winnipeg et Moncton entre le 15 octobre et le 22 octobre 1985.

Je dépose donc ce rapport.

**Le président:** Si je comprends bien, le Comité est unanime dans sa recommandation.

**M. Dantzer:** Il est unanime, devant le grand nombre de mémoires qui lui sont parvenus de ces régions. De l'avis du Comité, le plus grand nombre de pensionnés du CN se trouvent dans les villes de Vancouver, Winnipeg et Moncton. Devant l'ampleur du problème, le Comité estime qu'il doit avoir pleinement accès aux plaignants.

**Le président:** J'ai donc ici deux rapports, dont un qui demande que le Sous-comité des transports soit autorisé à se rendre à Vancouver, Winnipeg et à Moncton entre le 15 octobre et le 22 octobre. C'est une semaine en réalité.

**M. Dantzer:** Plus un jour.

**Le président:** Je vous félicite de vous en être tenu à une semaine. M. Benjamin, M. Forrestall et moi-même avons déjà examinée cette question il y a quelques années. Elle pourrait être débattue sans fin.

**M. Dantzer:** Nous allons la régler une fois pour toutes cette fois-ci.

**Le président:** Ce président voit d'un très mauvais oeil les déplacements quels qu'ils soient.

Il y a encore le troisième rapport qui vise à proroger le mandat du Comité des pensions jusqu'au 1<sup>er</sup> mars. Ce mandat devait prendre fin le 31 décembre, si je me souviens bien. Il me semble que c'est une demande raisonnable et réaliste dans les circonstances.

**M. Dantzer:** Le Comité est parfaitement conscient du fait que la question est à l'étude depuis fort longtemps. Cependant, il y a quelques problèmes qui subsistent, nous y reviendrons un peu plus tard. Nous voulons par exemple obtenir un avis



[Text]

our work. We have been in contact with an expert and he finds he will not be able to complete that report until some time late in November, or December. This would not give us enough time to incorporate it in the final report.

**The Chairman:** Mr. Dantzer, will you please move a motion to that effect.

**Mr. Dantzer:** I move that the second and third reports be concurred in.

Motion aged to

**The Chairman:** Okay. Let us go back to the freedom to move. Could I have some more discussion, please. I do not know what we are going to run into, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I am not worried about that. I am quite agreeable. Let us accept this and work out the idea that we will do our damndest to get an interim report submitted by the end of November or by the Christmas break, at the worst, with the understanding that we will know more then. But the odds are that we will only have covered part of the ground.

I move that we request some more time to complete the hearings and

**Mr. Belsher:** I second it.

Motion agreed to

Mr. Ouellet is the next on my list, but just before Mr. Ouellet speaks, I would like to mention that I talked to the Minister yesterday regarding this timeframe. The Minister pointed out, in a very realistic way—it was an argument I could not really confront him with—that the External Affairs committee held hearings regarding Star Wars and free trade within a two-month timeframe. Surely, the transportation committee, on a specific item of transport, can prepare an interim report or a final report in two months. Now, that is what the Minister threw at me and, frankly, I could not really answer.

When we are on the road, we are going to be sitting from 8 a.m. or 9 a.m. in the morning, right through into the evening. That is what the External Affairs committee did.

Mr. Ouellet, Andrew and then Ross.

**M. Ouellet:** Merci monsieur le président. Je pense qu'étant donné notre échange de correspondance avec le ministre, vous pouvez nous donner cette référence au Comité, à savoir le document *Freedom to Move*.

• 1045

En lisant la lettre du ministre, je me rends compte que si le Comité veut vraiment étudier d'une façon utile et pratique chacun des six items suggérés par le ministre dans sa lettre, on n'aura pas terminé notre travail pour le 30 novembre. Il m'apparaît impossible de terminer notre travail pour le 30 novembre; mais je crois que si nous sommes d'accord qu'au 30 novembre, compte tenu du travail qui sera fait à ce moment-là, nous pouvons faire un rapport intérimaire qui couvre une

[Translation]

juridique sur la situation de la caisse de fiducie. Nous estimons qu'il est essentiel dans le cas de notre étude. Un expert en la matière nous a indiqué qu'il ne pourrait pas terminer un tel rapport avant la fin de novembre ou le mois de décembre. Nous n'aurions pas normalement le temps de l'inclure dans notre rapport définitif.

**Le président:** Vous voulez présenter une motion, monsieur Dantzer?

**M. Dantzer:** Je propose l'adoption des deuxième et troisième rapports.

La motion est adoptée

**Le président:** Bon. Revenons à la question de la liberté de mouvement. Je voudrais en discuter davantage. Je ne sais trop à quoi m'attendre, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Je ne suis pas inquiet en ce qui me concerne. Je pense que la demande est raisonnable. Donnons-y suite en nous engageant à faire tout notre possible pour produire un rapport provisoire d'ici la fin de novembre ou le congé de Noël au plus tard. Nous devrions en savoir davantage à ce moment-là. Je ne m'attends cependant pas à ce que nous ayons couvert tout le terrain à cette date.

Je propose que nous ayons plus de temps pour terminer nos audiences et étudier le document.

**M. Belsher:** J'appuie la motion.

La motion est adoptée

Mr. Ouellet est le suivant sur ma liste, mais auparavant, je voudrais indiquer que j'ai parlé au ministre hier au sujet de cet emploi du temps. Le ministre m'a fait remarquer, je n'ai pas pu le contredire, que le Comité des affaires extérieures a tenu des audiences sur la guerre des étoiles et le libre-échange dans un délai de deux mois. Le Comité des transports, sur un sujet précis relevant des transports, devrait être prêt à présenter un rapport provisoire ou même un rapport définitif en deux mois. C'est l'argument que m'a fait valoir le ministre. J'étais mal placé pour dire le contraire.

En voyage, nous devons siéger de 8 heures ou 9 heures du matin jusque dans la soirée. C'est ce qu'a fait le Comité des affaires extérieures.

Monsieur Ouellet, Andrew et Ross.

**Mr. Ouellet:** Thank you, Mr. Chairman. In view of your correspondence with the Minister, you could give the reference to the committee, that is, the document entitled *Freedom to Move*.

I can see from the Minister's letter, that if the committee wants to study in a useful and practical way each of the six items suggested by the Minister, it will be unable to complete its work for November 30. So, as far as I am concerned, it would be impossible to complete everything for November 30. However, we will see what we will have been able to accomplish by that time, and we will be in a position to produce an interim report at least on a number of the points mentioned.

## [Texte]

partie de ces aspects, on verra s'il est utile et important de continuer, à ce moment-là. Rendons-nous au 30 novembre et on verra alors ce que nous devons faire par la suite.

Je crois que l'une des recommandations que nous ferons sera de demander une extension. Mais à tout le moins, relevons le défi qui nous est soumis par le ministre à ce moment-ci, et tentons de couvrir le plus de terrain possible d'ici le 30 novembre. Si on a fini, tant mieux; mais si on n'a pas fini, nous demanderons, à ce moment-là, une extension.

Je crois que pour nous aider à faire notre travail nous devrions tenir, avant de commencer cette séance avec les principaux fonctionnaires du ministère des Transports. Je crois qu'il serait absolument important que le sous-ministre comparaisse devant nous dans un premier temps, et peut-être que M. Thompson qui a été l'auteur du document devrait aussi comparaître devant nous. Je crois qu'il ne serait pas prudent de nous lancer dans un «tour canadien» avant que chaque membre du Comité ne comprenne très bien la portée de ce document. Pour nous aider à mieux le comprendre, je crois qu'il faudra que nous tenions au moins trois ou quatre séances avec le sous-ministre et les principaux auteurs de ce document.

**The Chairman:** I thank you for those comments, Mr. Ouellet. You are right on point. The steering committee, when we discussed this 10 days ago, said the first item of business if we became seized of the matter would be to listen to some of the officials of the department—Mr. Thompson is the particular person—to find out what their reaction has been and where some of the soft spots are and to get Mr. Thomson's advice and other advice as to how we can really chop this thing up into—in Ron Huntington's term—chewable chunks. That is right on point. Certainly we would not be flying across the country. Here we are almost in October now. That would be the first item of business here before we move.

**Mr. Belsher:** I guess I do not want to try to reinvent the wheel here. I concur with what Mr. Ouellet has been saying. I can see we should accept what we are being asked for and start with that. I can see the north is something we will not be able to deal with now because we are too late in the season.

**The Chairman:** This is something the steering committee... once we get seized of it... right now we are going to have to make out the timetable by Thursday—a draft timetable.

**Mr. Belsher:** Once October 15 gets past, it is very iffy.

**The Chairman:** I can think of a subcommittee to go north about late October and stay there for Christmas.

**Mr. Ellis:** May I just interject here? I am concerned that CTC has not looked at the possibility of carriers moving in in the summertime and making a great grandstand show, but then not staying around until the winter. What I would like to have the committee see is some of these remote... Pangnirtung, Tuktoyaktuk, Clyde River—I could name them all off—in the bad weather, when the fly-by-night guys are not going to be there and when the serious carriers are still maintaining a service. I think that is the sort of thing I want the committee to

## [Traduction]

Then, we will decide if it is important for us to continue. But at least, we should continue until November 30. We can decide then how we want to proceed from there.

I expect that one of the recommendations that we will be making will be to extend our reference period. Until then, we should take up the challenge that the Minister has confronted us with and attempt to cover as much ground as possible. If we are finished by November 30, so much the better, if not, we can always ask for an extension.

In order to be able to do our work properly, I think we should, before engaging in any in-depth study, hold a series of meetings with the main officials of the Department of Transport. Maybe we should start with the deputy minister, followed by Mr. Thompson, who authored the document. I should think it would be ill advised for the committee to go into a Canadian tour before all of its members understand fully the scope of the document. So, in order to have a better understanding of the subject, we should have three or four meetings with the deputy minister and the main authors of the document.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Ouellet. Ce que vous dites est tout à fait juste. Le comité directeur, lorsqu'il en a discuté il y a 10 jours, a déclaré que la première chose à faire, si le Comité était saisi de la question, était de demander à entendre certains des hauts fonctionnaires du ministère, y compris M. Thomson, afin de connaître leur point de vue et d'avoir une idée de certains des points litigieux. M. Thomson et les autres fonctionnaires ont sûrement des vues sur la façon d'aborder le problème d'une façon digeste, selon le mot de Ron Huntington. Donc, votre suggestion vient tout à fait à point. Nous ne sommes pas pressés de prendre notre envol. Nous approchons seulement le début d'octobre. Nous pourrions très bien accomplir cette première étape.

**M. Belsher:** Je ne veux pas reprendre la discussion à partir du début. Je suis d'accord avec les propos de M. Ouellet. Nous devrions accepter le travail qui nous a été confié et nous lancer. En ce qui concerne le Nord, je constate qu'il est un peu tard maintenant.

**Le président:** C'est un point que le comité directeur peut examiner... Une fois que le sujet aura été confié au Comité... Nous devons préparer le programme, même provisoire, pour jeudi.

**M. Belsher:** Passé le 15 octobre, la situation devient très incertaine.

**Le président:** Le Sous-comité pourrait se rendre dans le Nord vers la fin d'octobre et y rester pour Noël.

**M. Ellis:** Puis-je dire quelque chose à ce sujet? Je regrette que la CCT n'ait pas prévu la possibilité qu'il y ait des transporteurs qui s'y rendent l'été pour impressionner les gens mais qui ne restent pas jusqu'à l'hiver. J'aimerais bien que le Comité ait l'occasion de voir ces endroits isolés... Pangnirtung, Tuktoyaktuk, Clyde River, et je pourrais tous les nommer, au cours de la mauvaise saison, alors que les transporteurs amateurs sont partis et qu'il ne reste plus que les transporteurs sérieux intéressés à maintenir le service.

[Text]

see. When there is a medivac, it invariably happens in bad weather. That is the sort of thing I want to have the committee see.

• 1050

**Mr. Taylor:** There are just a couple of points I want to get clear. In connection with the CNR pensions, are these all going to be incorporated into the one trip, or is that going to be separate entirely?

**The Chairman:** The CN pension is strictly separate for the subcommittee. They report back to us, Gordon, in depth once they complete their report.

**Mr. Taylor:** I see. I find many people come to me on CN pensions and they are really a duplicate of each other; they are almost all the same principle. So I cannot see too much difficulty there.

The other point I would raise is for clarification. When you are talking about the north, are you talking about the Northwest Territories at the west as well as at the east?

**The Chairman:** Oh, yes.

**Mr. Taylor:** I mean there are certainly a lot of transportation problems in the west end of the Northwest Territories.

**The Chairman:** You are absolutely right.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Eastern Quebec and the Gaspé area.

**The Chairman:** That is another part of the north.

**Mr. Taylor:** The Yellowknife included.

**The Chairman:** There is the north and there is disorganized territory, or organized territory, as we used to say in the rules of court, and that might apply to the Îles-de-la-Madeleine. But we have a draft timetable for the north, as some members will appreciate, and we were really going to hit the north; in fact, it was a two-week venture just on that alone, to get from A to B to C to E, and that was without the high north which, when members met 10 days ago, they felt that if we go there, we should definitely go really north—but, no, it is the west and east. That is why there is this problem of how we really do any justice to it by spending a day or two, because it just takes a day or so to travel.

**Mr. Ellis:** Wight Cape is well serviced; Yellowknife is well serviced, as well.

**The Chairman:** Michael Forrestall.

**Mr. Forrestall:** There is a couple of things I think we should try to bear in mind. All of this is being done very quickly, as I think we appreciate, and I think the Minister appreciates our willingness to undertake it. The complication arises in that we are going to do all of this work, and it may very well be that an entirely different group will see to the legislation. That is going to cause us problems as we go through it. The difficulty the House has and that we have, in a sense, is that this is a very,

[Translation]

J'aimerais bien que le Comité voit ce qui se passe lorsqu'il y a une évacuation médicale, et il semble que c'est toujours lorsque le temps est mauvais. Je pense que ce serait utile.

**M. Taylor:** Je voudrais quelques éclaircissements. Lors du voyage, la question des pensions du CN va être incorporée au reste ou va être considérée comme distincte?

**Le président:** La question des pensions du CN est tout à fait distincte pour le Sous-comité. Il doit nous présenter un rapport approfondi, Gordon, une fois qu'il aura terminé son travail.

**M. Taylor:** Je vois. Il y a beaucoup de personnes qui s'adressent à moi au sujet des pensions du CN et qui me présentent des arguments identiques. Elles sont à peu près toutes dans la même situation. Les ententes ne devraient pas poser trop de difficultés.

Encore un point. Lorsque vous parlez du nord et des Territoires du nord-ouest, vous voulez dire la partie ouest comme la partie est?

**Le président:** Certainement.

**M. Taylor:** Il ne fait aucun doute qu'il y ait beaucoup de problèmes de transport dans la partie ouest des Territoires du nord-ouest.

**Le président:** Je suis bien d'accord avec vous.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Comme dans l'est du Québec et la région de Gaspé.

**Le président:** C'est une autre partie du nord.

**M. Taylor:** Y compris Yellowknife.

**Le président:** Il y a le nord et les territoires non constitués ou constitués, comme on dit au sens juridique, et c'est une situation qui peut peut-être s'appliquer aux Îles-de-la-Madeleine. Il y a un programme provisoire qui est prévu pour le nord, mais comme certains membres du Comité le savent, le problème n'est pas facile. Il a fallu deux semaines pour passer du point a au point b, du point b au point c, du point c au point e. Et ce n'était même pas l'extrême Nord. Il y a dix jours, lorsque les membres du Comité se sont réunis, ils ont estimé qu'il fallait aller dans le vrai Nord, ce qui incluait cependant l'ouest comme l'est. ce qu'il faut se demander, c'est si un jour ou deux sont suffisants, parce qu'il faut presque un jour ou deux en déplacement seulement.

**M. Ellis:** Wight Cape est bien desservi, de même que Yellowknife.

**Le président:** Michael Forrestall.

**M. Forrestall:** Nous ne devrions pas perdre de vue certains faits. Nous allons devoir procéder assez rapidement, nous savons, le ministre le sait. Le problème est qu'après avoir effectué tout ce travail nous verrons probablement un groupe tout à fait différent s'occuper du projet de loi. C'est un facteur qui complique la situation. La Chambre sait très bien, nous savons ce qu'il en coûte pour ce genre d'activités. C'est très cher. Si nous remplissons tous nos mandats, nous en avons un



[Texte]

very expensive undertaking. If we were to continue with the number of references, and we already have one, to do with the north, for example . . . well, we have House approval for that. What do we do with it? Do we cancel it? I think we do. I am just throwing this out because it is a matter we will have to discuss and deal with.

**An hon. member:** There is no time allowed . . .

**Mr. Forrestall:** If we do at least four pieces of work that lie ahead of us, we are looking at \$1 million or \$1.5 million. If we do it all in this one trip, this one bundle, then maybe we are looking at \$300,000. Is that right? I think we have some responsibility to bear that in mind. I would mention that if there is any hesitation in the minds of members of the committee, Mr. Chairman, about undertaking this piece of work, they had better have that clear in the back of their minds. It is important to us.

The only other point I want to make is in reference to Jack Ellis' concern about the impact of deregulation north of 55. There is ample capacity in the paper to effect the type of protection that gives rise to your very legitimate concern.

**Mr. Ellis:** That is right, but it is not activated until something is done.

**Mr. Forrestall:** Then there is just the very final thing. I think we should formally decide whether we are going to go formally or informally. By formally, I mean full committee, translation, recorded and printed evidence, as opposed to going with perhaps just translation—not necessarily with the full staff for recording and printing of evidence.

**The Chairman:** I have a couple of thoughts in response, Mr. Forrestall. One, there is no time limit on the reference we already have to go north. I mean, there is no time limit on that, the clerk informs me, as does my memory, so we could do that specifically some time and/or incorporate it in this, if possible, but it may be doubtful. As to the cost of the thing, I am assuming the Minister is aware of that, no matter how we do it. That was part, I guess . . .

**Mr. Forrestall:** The cost is not a departmental cost, it is a House of Commons cost.

**Mr. Ellis:** It is a House of Commons cost, yes.

**The Chairman:** It is a House of Commons cost and we have to decide. Some of those things, and how we should handle the problem, obviously should be discussed later, if we decide to accept it. That is the reason for the meeting this morning. If we accept the principle of starting on the freedom to move, I am informed that Thompson is more than ready, willing and able to come before the committee in camera, or in public, I think on Tuesday, to start to give us his views as to the reaction he has had, as to some of the soft spots he sees in the paper, and suggestions from him on perhaps how we can carry out . . .

[Traduction]

pour l'honneur, par exemple . . . Nous avons bien l'approbation de la Chambre, mais nous pouvons dire oui ou non. Je pense que nous devons dire oui. Cependant, c'est un problème que nous devons discuter et régler à un moment donné.

**Une voix:** Il n'y a pas de temps prévu . . .

**M. Forrestall:** Rien que pour quatre des mandats qui nous attendent, nous pouvons avoir à dépenser un million ou un million et demi de dollars. Si nous réussissons à combiner le tout dans un voyage, nous aurons peut-être des dépenses de l'ordre de 300,000\$. C'est bien cela? C'est un facteur que nous ne devons pas perdre de vue, monsieur le président. Les membres du Comité doivent être sûrs d'eux. C'est important.

Un dernier point au sujet des préoccupations de Jack Ellis concernant l'effet de la déréglementation au nord du 50<sup>e</sup> parallèle. Le document prévoit toutes sortes de possibilités en vue de se protéger contre les maux qui l'inquiètent tant.

**M. Ellis:** Il faut cependant qu'il y ait quelque chose qui lance le processus.

**M. Forrestall:** Nous devons également déterminer si nous voulons voyager de façon officielle ou de façon officieuse. Si nous y allons de façon officielle, il nous faut tout le Comité, le dispositif d'interprétation et d'enregistrement des procès-verbaux et témoignages. Nous pouvons simplement nous faire accompagner d'interprètes, non pas seulement de tout le personnel nécessaire pour l'enregistrement des procès-verbaux et témoignages.

**Le président:** Quelques observations au sujet de ce que vous venez de dire, monsieur Forrestall. D'abord, notre mandat pour le Nord ne comporte pas de date limite. C'est la façon dont je l'ai compris, et le greffier me le confirme. Nous pouvons donc l'incorporer dans ce voyage, mais j'ai des doutes. Je ne sais pas si c'est possible. En ce qui concerne les coûts, quelle que soit la méthode que nous adoptons, je suis sûr que le ministre en est parfaitement conscient. Tout cela faisait partie . . .

**M. Forrestall:** Les coûts ne sont pas acquittés par le ministère, mais par la Chambre des communes.

**M. Ellis:** En effet.

**Le président:** Il reste que si nous acceptons le travail nous devons décider de la façon dont nous voulons procéder. Nous pouvons y revenir plus tard, mais nous sommes là réunis ce matin pour en parler justement. Si nous décidons de commencer par le document sur la liberté de mouvement, M. Thompson, semble-t-il, est tout à fait disposé à se présenter devant le Comité à huis clos ou en public mardi pour indiquer quelle a été la réaction face au document et quels sont, selon lui, les points litigieux, de même que pour nous faire des suggestions quant à la façon dont nous pouvons procéder . . .

[Text]

[Translation]

• 1055

**Mr. Forrestall:** In essence, Mr. Chairman, that is what you have in front of you. This is not intended necessarily to be incorporated in the term of reference that will be sought by the Minister. It was merely a response to a request to Mr. Thompson to outline those areas, which in his judgment, and as a result of his travel from one end of the country to the other, he found would be helpful to him, and to the drafters later on, to have wider exposure, a broader comment.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman.

**Mr. Forrestall:** In short, André, we are not limited or restricted to this in any formal way at all.

**Mr. Ouellet:** I think it would be important to have Mr. Thompson, of course, because he is the one who drafted this document, but I would like to see the deputy minister come before us also. I am wondering whether we should not start with the deputy minister to see how this document fits . . .

**Mr. Forrestall:** The deputy minister will not be of much value to us.

**The Chairman:** He really will not be, but we can have him.

**Mr. Forrestall:** But we can have him. They are certainly all prepared to come. The briefing for the Minister and his staff, I think it is set up now for Tuesday, so he is prepared to come.

**The Chairman:** We have concluded the subcommittee and have adopted their report, so that report can be handled by the House in the proper way.

The thing this committee has to do is accept the generality of the freedom to move, and my thought was if we do that by motion, and there is a motion already before the committee, made by Mr. Benjamin and seconded by Mr. Belsher, that we get seized of the matter. The intent certainly of the Chair, and I am informed by the officials that they are already ready for it, is to have Mr. Thompson on Tuesday, and we could also have the deputy minister, Mr. Ouellet.

The clerk points out to me something new in the rules, and it is going to present difficulties, a standing committee is not allowed to sit while the House sits. This is really going to be—I mean, certainly in Ottawa, but surely to God, that is not the case . . .

**An hon. member:** Not when you are travelling.

**The Chairman:** Otherwise, let us just shoot down the new rules. Anyway, that is a problem.

**Mr. Benjamin:** That one should be shot down.

**Mr. Forrestall:** It will die a natural death.

**The Chairman:** Until someone calls us to order . . .

**Mr. Benjamin:** We will ignore it.

**The Chairman:** —we might ignore that.

**M. Forrestall:** Essentiellement, c'est ce que vous avez devant vous, monsieur le président. Ce n'est pas quelque chose qui doit nécessairement être incorporé dans le mandat que demandera le ministre pour le Comité. On a simplement demandé à M. Thompson d'indiquer, à la suite de ces nombreux voyages un peu partout au pays, ce qui pourrait être utile en vue d'élargir le débat et de faciliter la tâche plus tard aux rédacteurs du projet de loi.

**M. Ouellet:** Monsieur le président.

**M. Forrestall:** Bref, André, nous ne sommes ni limités ni restreints de quelque façon que ce soit.

**M. Ouellet:** Je pense qu'il est important que nous entendions M. Thompson, parce qu'il est l'auteur de ce document. Cependant, nous devrions également recevoir le sous-ministre. Justement, il serait bon de demander d'abord au sous-ministre comment ce document . . .

**M. Forrestall:** Le sous-ministre ne pourra pas nous aider beaucoup.

**Le président:** Nous pouvons quand même le convoquer.

**M. Forrestall:** Nous pouvons le convoquer. Tout le monde est prêt à venir. La séance d'information à l'intention du ministre et de son personnel est prévue pour mardi, si je comprends bien. Il n'y a donc pas de problème.

**Le président:** Nous en avons terminé avec le Sous-comité. Nous avons adopté son rapport. C'est à la Chambre maintenant d'agir.

Il nous reste en tant que Comité à accepter le mandat général du document qui porte sur la liberté de mouvement. Je pensais qu'il pourrait y avoir une motion à ce sujet, et il y en a déjà une, proposée par M. Benjamin et appuyée de M. Belsher. De la façon dont je vois les choses, les hauts fonctionnaires semblent d'ailleurs prêts, M. Thompson pourrait comparaître mardi. Le sous-ministre pourrait également comparaître, monsieur Ouellet.

Le greffier me signale à l'instant un nouveau règlement qui risque de nous causer quelques difficultés. Les comités permanents ne peuvent pas siéger en même temps que la Chambre. J'espère que c'est vrai seulement à Ottawa, non pas . . .

**Une voix:** En voyage.

**Le président:** Sinon, nous allons devoir nous opposer fermement au nouveau règlement. C'est quand même un problème.

**M. Benjamin:** Il ne tient pas debout.

**M. Forrestall:** Il finira bien par disparaître.

**Le président:** D'ici à ce que nous soyons rappelés à l'ordre . . .

**M. Benjamin:** Ignorons-le.

**Le président:** . . . nous allons l'ignorer.

[Texte]

**Mr. Dantzer:** I am sure it is just agreement between House Leaders, Mr. Chairman, not really one of the new rules.

**Mr. Ouellet:** The new rules are not in effect yet.

**The Chairman:** Some of them are.

**Mr. Ouellet:** Yes, for the legislative committees, but not the recommendation dealing with the permanent committees. The third report has not been responded to yet.

**The Chairman:** Well, we will handle that. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** On this motion, I have one question on item 5, the issue of compensatory rail rates. I presume, Mike, the intent of the Minister is to broaden up. We have already had representations from people concerning port charges, marine rates, St. Lawrence Seaway tolls. I am assuming we can discuss any kinds of rates and hear submissions on any kinds of rates, that that is really the intent of the Minister. If not, we should ask that the issue of compensatory rail rates and other freight rates—

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, just in response to Les, this is the new National Transportation Act, covering and embodying all that that implies, and that is generally the term of reference. It is in the paper, and the purpose is to discuss it.

**Mr. Benjamin:** We can cover it.

**The Chairman:** The paper is so wide . . . that your question is certainly going to be covered.

• 1100

**Mr. Benjamin:** Okay.

**Mr. Forrestall:** As Michael mentions, these points the Minister pointed out he wanted us to focus on. That focus was not to be restrictive, and there is enough in that white paper to talk about anything.

**Mr. Benjamin:** Yes, and the truckers are starting to get upset.

**The Chairman:** Okay.

**Mr. Forrestall:** That is an understatement.

**The Chairman:** Is there any further discussion? I am told the bells are going to ring in about five minutes. We have the motion. Let us get the thing out of the way first.

Motion agreed to

**The Chairman:** Now, Mr. Clerk, the intent is to have a meeting at 9.30 a.m. in the Railway Committee room, at which time we will have Mr. Thompson, and we will ask the deputy to come too in order to find out just the sequence of command. This will be an information session when we will get a highlighting of what is involved, and there will be some consideration before Tuesday to see just how we can conduct our studies.

[Traduction]

**M. Dantzer:** Je suis sûr que c'est seulement une entente qu'il y a eue entre les leaders à la Chambre, que ce n'est pas un nouveau règlement, monsieur le président.

**M. Ouellet:** Le nouveau règlement n'est pas en vigueur.

**Le président:** Certains articles sont déjà en vigueur.

**M. Ouellet:** En ce qui concerne les comités législatifs, mais non pas les comités permanents. Il n'y a pas eu de réaction encore au troisième rapport.

**Le président:** Nous y reviendrons. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** J'ai une question concernant cette motion, plus particulièrement l'article 5, portant sur les tarifs compensatoires des chemins de fer. Je suppose, Mike, que le ministre a l'intention d'élargir la discussion. Nous avons déjà reçu des instances concernant les frais portuaires, les tarifs maritimes, et le droit de passage dans la voie maritime du Saint-Laurent. J'espère que nous pouvons discuter de n'importe quels tarifs et recevoir des mémoires à leur sujet. Sinon, nous devons demander que les questions des tarifs compensatoires des chemins de fer et des autres tarifs de transport de marchandise . . .

**M. Forrestall:** Monsieur le président, il s'agit d'une nouvelle Loi nationale sur les transports, portant sur tous ces sujets, de sorte que le mandat les inclut. C'est également dans le document, et le but est d'en discuter.

**M. Benjamin:** Nous pouvons donc nous pencher là-dessus.

**Le président:** Le document a une très grande portée . . . tous ces sujets pourront sûrement être débattus.

**M. Benjamin:** Très bien.

**M. Forrestall:** Comme Michael l'indique, le ministre tient à ce que nous discussions de tout cela. Nous ne sommes pas du tout restreints. Nous avons suffisamment de matière dans le Livre blanc pour parler de n'importe quoi.

**M. Benjamin:** Les camionneurs commencent à s'impatienter.

**Le président:** Très bien.

**M. Forrestall:** C'est ce que je crois comprendre.

**Le président:** Y a-t-il d'autres observations? La sonnerie va se faire entendre dans cinq minutes environ. Nous sommes toujours saisis d'une motion. Essayons d'en finir.

La motion est adoptée

**Le président:** Donc, monsieur le greffier, il est prévu que nous aurons une réunion à 9h30 du matin dans la salle du Comité des chemins de fer. Nous devons alors entendre M. Thomson, et nous demanderons également au sous-ministre de venir nous expliquer comment fonctionne la chaîne de commandements. Ce sera pour nous une séance d'information. Nous serons saisis des principaux points qui doivent nous intéresser. Entre temps, nous pouvons essayer de décider comment nous procéderons pour notre étude.



## [Text]

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, I understand that another document has been the subject of a lot of discussion recently. While freedom to move is the policy objective of the department, there is a document called *Structure 90* which is the administrative decisions of the department.

I am pleased to see that indeed we will be seized with the policy objective, which is freedom to move, which is important for us to look at; but at some time I would like the chairman indeed to discuss with the Minister and the deputy minister the possibilities of having one or two meetings of our committee looking at these administrative decisions that are in gestation within the department.

Basically we could look in abstract terms of where this department is going, but the nitty-gritty is that a helluva lot of decisions could be taken regionally across Canada that will affect our constituency or our regional or local interests by administrative decisions, and I think it would be helpful to us to know what is going on.

**The Chairman:** Well, it is 11 a.m. and the bells are ringing and some of us have to be in the House at 11 a.m.

You raise a good point. I would suggest that you throw that out again on Tuesday with the deputy minister. I understand about the *Structure 90*. Some other members are aware of it. Frankly, it may be an internal document within the department. I really do not know, but I think it is a proper subject to investigate.

If there is no further business then I will call this meeting adjourned.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, will that CTC report on northern transportation be sent over to us?

**The Chairman:** Yes, it will.

This meeting stands adjourned.

## [Translation]

**M. Ouellet:** Je crois comprendre qu'il y a un autre document qui a créé beaucoup de remous récemment. Le document sur la liberté de mouvement et l'objectif politique du ministère, mais il y a également un document intitulé *Structure 90*. Ce dernier porte sur les décisions administratives du ministère.

Je suis fort aise que le Comité soit chargé d'étudier les objectifs politiques du ministère, le document qui porte sur la liberté de mouvement. C'est très important. Mais j'aimerais bien également que le président discute avec le ministre et le sous-ministre de la possibilité d'avoir une ou deux réunions du Comité en vue d'examiner les décisions administratives qui sont envisagées actuellement à l'intérieur du ministère.

Il est bon d'examiner les grandes orientations du ministère, mais le fait demeure qu'il y a des décisions administratives du ministère qui appliquées dans la région peuvent avoir des répercussions considérables sur nos commettants ou sur nos intérêts régionaux et locaux. Nous devrions être au courant de tout ce qui se passe.

**Le président:** Eh bien, il est 11 heures, la sonnerie se fait entendre, et certains d'entre nous devraient être à la Chambre.

Vous soulevez quand même un point intéressant. Je vous suggère d'en parler au sous-ministre mardi. Je suis au courant de l'existence de *Structure 90*. D'autres membres du Comité également. Il peut s'agir d'un document interne du ministère. Je ne suis pas sûr, il faudra que je vérifie.

S'il n'y a pas d'autres observations, la séance est levée.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, le rapport de la CCT sur le transport dans le Nord nous sera-t-il renvoyé?

**Le président:** Oui.

La séance est levée.











*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 24

Tuesday, October 1, 1985  
Tuesday, October 15, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 24

Le mardi 1<sup>er</sup> octobre 1985  
Le mardi 15 octobre 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports

RESPECTING:

Future Business of the Committee

Document entitled "Freedom to Move"

CONCERNANT:

Travaux futurs du comité

Document intitulé «Aller sans entraves»

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Vincent Dantzer  
Mike Forrestall  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
André Ouellet  
André Plourde  
Joe Reid  
Fernand Robichaud  
Gordon Taylor

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker  
Ross Belsher  
Bill Blaikie  
Lise Bourgault  
Gabriel Desjardins  
Jack Ellis  
Bill Gottselig  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Arnold Malone  
Moe Mantha  
Louis Plamondon  
Joe Price  
Bill Rompkey  
Thomas Suluk

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 70(6)(b):

On Monday, October 7, 1985:

Svend J. Robinson replaced Les Benjamin.

On Thursday, October 10, 1985:

Fernand Robichaud replaced Brian Tobin;

Les Benjamin replaced Svend J. Robinson.

Conformément à l'article 70(6)b) du Règlement:

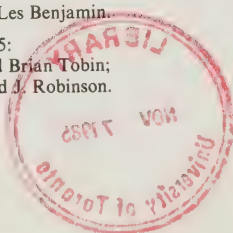
Le lundi 7 octobre 1985:

Svend J. Robinson remplace Les Benjamin.

Le jeudi 10 octobre 1985:

Fernand Robichaud remplace Brian Tobin;

Les Benjamin remplace Svend J. Robinson.



## ORDER OF REFERENCE

Monday, October 7, 1985

*ORDERED*,—That the document entitled: "Freedom to Move" (Sessional Paper No. 331-7/29), be referred to the Standing Committee on Transport;

That the Committee examine and report on the proposals contained therein and, in particular:

1. the role of transportation in
  - improving Canada's trade position;
  - developing employment opportunities; and
  - complementing regional economic development in Canada;
2. the role of the transportation Crown corporations in an open and competitive transportation environment;
3. foreign control of Canadian transportation companies;
4. the ways and means of improving services in northern and remote areas in a new regulatory environment;
5. the issue of compensatory rail rates and suggested measures to discourage predatory pricing in a new regulatory environment; and
6. the measures to protect and/or enhance services to captive shippers;

That the Committee be empowered to travel within Canada; and

That the Committee report its findings no later than December 13, 1985.

*ATTEST*

## ORDRE DE RENVOI

Le Lundi 7 octobre 1985

*IL EST ORDONNÉ*,—Que le document intitulé «Aller sans entraves» (document parlementaire n° 331-7/29), soit renvoyé au Comité permanent des transports;

Que le Comité fasse une étude et présente un rapport sur les propositions formulées dans le document, en particulier

1. le rôle des transports dans
  - l'amélioration de la situation commerciale du Canada;
  - la création de possibilités d'emploi; et
  - le renforcement de l'expansion économique régionale au Canada;
2. le rôle des sociétés de la Couronne qui s'occupent de transports dans un milieu libre et concurrentiel;
3. le contrôle étranger des entreprises canadiennes de transports;
4. les moyens d'améliorer les services dans le Nord et dans les régions isolées, dans le cadre d'une nouvelle réglementation;
5. la question des taux compensatoires de transport ferroviaire et les mesures proposées pour décourager les prix abusifs dans le cadre d'une nouvelle réglementation; et
6. les mesures susceptibles de protéger ou d'améliorer les services offerts aux expéditeurs captifs;

Que le Comité soit autorisé à voyager au Canada; et

Que le Comité fasse rapport de ses conclusions au plus tard le 13 décembre 1985.

*ATTESTÉ*

*pour Le Greffier de la Chambre des communes*

MICHAEL B. KIRBY

*for The Clerk of the House of Commons*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, OCTOBER 1, 1985

(31)

*[Text]*

The Standing Committee on Transport met IN CAMERA at 10:10 o'clock a.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Vincent Dantzer, J. Patrick Nowlan, André Plourde, Joe Reid, Brian Tobin.

*Alternates present:* Ross Belsher, Moe Mantha.

*Witness: From the Canadian Transport Commission:* Mr. Keith W. Thompson, Assistant General Counsel.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

The Committee considered its future order of business.

The witness answered questions.

At 11:46 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, OCTOBER 15, 1985

(32)

The Standing Committee on Transport met at 3:40 o'clock p.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Mike Forrestall, J. Patrick Nowlan, Gordon Taylor.

*Other Member present:* Jack Scowen.

*Alternates present:* Ross Belsher, Bill Blaikie, Jack Ellis, Arnold Malone.

*Witness:* Mr. Keith W. Thompson, Coordinator, Economic Regulatory Reform, Department of Transport.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

The witness made an opening statement and answered questions.

The Chairman presented the FIFTH REPORT of the Subcommittee on Agenda and Procedure as follows:

1. That the Clerk of the Committee place advertisement, one-eighth of a newspaper page in size, for one day in all daily newspaper throughout Canada and in such other newspapers as required for compliance with the official languages of the House of Commons, for the purpose of inviting briefs and witnesses during our study of the document entitled "Freedom to Move".
2. That letters be sent to major labour unions and those organizations who have made submissions to Keith Thompson, Assistant General Counsel of the Canadian Transport Commission, inviting them to make a submission.
3. That letters be sent to all Members of Parliament informing them of the Committee's invitation of briefs

## PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 1<sup>er</sup> OCTOBRE 1985

(31)

*[Traduction]*

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos, ce jour à 10 h 10, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Vincent Dantzer, J. Patrick Nowlan, André Plourde, Joe Reid, Brian Tobin.

*Substituts présents:* Ross Belsher, Moe Mantha.

*Témoin: De la Commission canadienne des transports:* M. Keith W. Thompson, avocat-conseil général adjoint.

*Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche.

Le Comité détermine ses futurs travaux.

Le témoin répond aux questions.

A 11 h 46, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 15 OCTOBRE 1985

(32)

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 15 h 40, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Mike Forrestall, J. Patrick Nowlan, Gordon Taylor.

*Autre député présent:* Jack Scowen.

*Substituts présents:* Ross Belsher, Bill Blaikie, Jack Ellis, Arnold Malone.

*Témoin:* M. Keith W. Thompson, coordinateur, Réforme des règlements économiques, ministère des Transports.

*Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche.

Le témoin fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Le président présente le CINQUIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure libellé en ces termes:

1. Que le greffier du Comité fasse paraître une seule journée dans les principaux quotidiens du Canada et dans tout autre journal comme il y a lieu de le faire pour respecter la politique de la Chambre des communes en matière de langues officielles, une annonce d'un huitième de page, pour inviter le public à comparaître devant le Comité ou à lui faire parvenir des mémoires au cours de l'étude que celui-ci fera du document intitulé *Aller sans entraves*.
2. Que les principaux syndicats qui ont fait parvenir des mémoires à Keith Thompson, avocat-conseil général adjoint, de la Commission canadienne des transports, soient invités par lettre à présenter des mémoires.
3. Que tous les députés soient informés par lettre que le Comité a invité les simples particuliers et les organismes



from individuals and organizations. (A copy of the ad to be attached to the letter).

4. That the Committee travel to Vancouver on November 18 and 19, to Winnipeg on November 21 and 22, and to Halifax on November 25 and 26, 1985 to hold public hearings.

5. That the Committee meet:

- a) On Tuesday, October 15, 1985 at 3:30 p.m. with Mr. W. Keith Thompson, Assistant General Counsel, Canadian Transport Commission.
- b) On Thursday, October 17, 1985 at 3:30 p.m. the Committee will meet with the Honourable Don Mazankowski, Minister of Transport.

On motion of Jack Ellis the Fifth Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure was concurred in.

Questioning having resumed,

At 4:55 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. Thursday, October 17, 1985.

à soumettre des mémoires. (Une copie de l'annonce sera jointe à la lettre).

4. Que le Comité se rende à Vancouver et y séjourne les 18 et 19 novembre; à Winnipeg les 21 et 22 novembre; et à Halifax les 25 et 26 novembre pour y tenir des audiences.

5. Que le Comité rencontre les personnes suivantes:

- a) Le mardi 15 octobre 1985, à 15 h 30, M. W. Keith Thompson, avocat-conseil général adjoint, Commission canadienne des transports.
- b) Le jeudi 17 octobre 1985, à 15 h 30, L'honorable Don Mazankowski, ministre des Transports.

Sur motion de Jack Ellis, le Cinquième rapport du Sous-comité du programme et de la procédure est adopté.

L'interrogatoire des témoins reprend.

A 16 h 55, le Comité s'ajourne jusqu'au jeudi 17 octobre 1985, à 15 h 30.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, October 15, 1985

• 1541

**The Chairman:** Gentlemen, I am so glad Mr. Blaikie has arrived. Colleagues and gentlemen, as we know on the Transport Committee we like to be somewhat punctual.

I now see a quorum. The presence of Mr. Angus and Mr. Blaikie, along with the government members, provide the quorum for taking evidence. We do not have a quorum for passing any motions. There are several motions that this committee has to dispense with. But frankly, in view of the number of members here today after the long weekend, and the fact that the Subcommittee on Pensions, which involves very good members who are tried and true, is sitting in Vancouver today, and in spite of the office calling members before, I do not believe we are going to have a quorum for passing motions. Hopefully, that will be done Thursday. The Minister, Mr. Mazankowski, will be before this committee on Thursday at 3.30 p.m. and, at that time, we perhaps will be able to deal with motions of business.

Today we are going to have Mr. Thompson, who is at the witness table, give his overview of *Freedom to Move*, the document about which the committee has a reference from the House of Commons, and as we know, we are supposed to report back on by December 13.

Mr. Thompson, we will start with you giving an overview and, perhaps, the background of the whole reason and the genesis of why we even have *Freedom to Move*. Then we might hear some of the matters you have run into since the document has been tabled or released, and some of the specific matters the Minister would like this committee to concentrate on, but not restricting it to those points. We do have a letter which we can read if necessary. So, Mr. Thompson, if you could start in with your deliberations on that, we will just see as to how this flows and whether we can do any business on motions.

**Mr. Keith W. Thompson (Assistant General Counsel, Canadian Transport Commission):** Thank you, Mr. Chairman. Basically, the motivation behind *Freedom to Move* really began to develop a few years ago when the United States began to make significant changes in its regulatory system in the United States. One of the first dramatic consequences of that was the discovery by the two major Canadian railways that they were losing traffic to their American colleagues in the United States. That was because the American railways had the legal authority to not only engage in very generous and unrestricted rate-setting, but they also could engage in something called "confidential contracts".

CN and CP estimated that they were losing in the neighbourhood of \$100 million a year in lost revenue to American railways. So they came to the government of the day and asked if some relief could be granted to permit them to engage in

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 15 octobre 1985

**Le président:** Messieurs, je suis tellement heureux que M. Blaikie soit arrivé. Nous savons tous que le Comité des transports aime bien être à l'heure.

Je vois que nous avons maintenant le quorum. Avec MM. Angus et Blaikie, ainsi que les députés du gouvernement, nous avons le quorum pour entendre des témoignages, mais pas pour adopter des motions. Le Comité en a plusieurs à adopter. Mais franchement, compte tenu du nombre de députés ici aujourd'hui après le long week-end, compte tenu du fait que le Sous-comité des pensions, auquel participent de très bons éléments, siège aujourd'hui à Vancouver, et même si le bureau a appelé les députés à l'avance, je ne crois pas que nous puissions obtenir le quorum nécessaire à l'adoption des motions. Espérons que nous puissions le faire jeudi. Le ministre, M. Mazankowski, rencontrera le Comité jeudi à 15h30, et nous pourrions peut-être alors nous occuper de ces motions.

Aujourd'hui, M. Thompson qui est déjà installé à sa place nous donnera ses idées sur le document intitulé *Allez sans entraves* que la Chambre des communes nous a chargés d'étudier, et vous savez sans doute que nous avons jusqu'au 13 décembre pour déposer notre rapport.

Monsieur Thompson, nous commencerons par vous demander de nous donner un aperçu général du document *Allez sans entraves* et peut-être nous expliquer la raison-d'être de ce document. Ensuite, sans se limiter à cela, M. Thompson pourrait peut-être nous faire part de certaines questions dont il a été saisi depuis l'apparition du document et nous expliquer les questions sur lesquelles le Ministre voudrait que le Comité se penche tout particulièrement. Nous avons en main une lettre que nous pouvons lire au besoin. Monsieur Thompson, si vous voulez commencer votre exposé, nous verrons par la suite comment cela se déroule et s'il y a possibilité de traiter des motions.

**M. Keith W. Thompson (avocat-conseil général adjoint, Commission canadienne des transports):** Merci monsieur le président. Essentiellement, l'idée d'*Allez sans entraves* a commencé à prendre forme il y a quelques années lorsque les États-Unis ont amorcé des changements importants au niveau de la réglementation. Ces mesures ont eu des répercussions importantes et immédiates. En effet, les deux grandes sociétés de chemin de fer canadiennes ont constaté une baisse de leurs activités au profit des sociétés ferroviaires américaines. Cela s'explique par le fait que celles-ci étaient autorisées légalement non seulement à établir des tarifs sans contraintes et très généreux, mais aussi à passer ce qu'il est convenu d'appeler des contrats confidentiels.

Le CN et le CP évaluaient à près de 100 millions de dollars par année les pertes de revenu au profit des chemins de fer américains. Le CN et le CP ont donc demandé au gouvernement de l'époque de leur venir en aide en leur accordant

## [Texte]

confidential contracts, at least for transport or traffic. The matter was referred to the Canadian Transport Commission with a set of terms of reference, which invited the commission to investigate whether there was support among the Canadian shipping community for that kind of change to be made in the law. And the commission came back and made, I think, a very good report, but the most important point was that the commission said that there ought to be confidential contracting for trans-border movements.

• 1545

The commission also pointed out that there seemed to be another element to this which it had not been asked to look at, and that was the suitability of having confidential contracts for entirely domestic rail movements. So the present government decided to go back to the commission with a new set of terms of reference—which it did this spring—and ask the commission to hold hearings to report on the question of, among other things, domestic contracting.

The commission held a number of hearings and I think put together a very thoughtful and comprehensive report in which it did recommend the use of confidential contracting on a domestic basis as well as on a trans-border basis. That gives you the kind of background that led up, at least on the rail side, to the kind of proposals which are contained in *Freedom to Move*.

On the air side, as you know, there has been rather considerable deregulation of commercial air activity in the United States. We have been noticing in this country that there has been a migration of passengers to the United States for travel on American commercial air carriers, both domestically within the United States and, to some extent, using the United States as a departure point for destinations in other parts of the world. And our own Canadian carriers have been aware of that erosion in their traffic.

For a long time here in Canada we have had a rather all-inclusive air-regulatory framework, in which rates are regulated, entry and exit are passed upon by the regulatory agency, type of aircraft, points to be served—all these items, down to a fairly fine level of detail, being the subject of regulations by the Canadian Transport Commission. And over the years this has led to a number of anomalies in the market, a number of distortions, a number of delays; on the part of some carriers, they have felt that this kind of regulatory control seriously hampered them in merchandising their services in the marketplace in the most effective way.

Certainly, from the point of view of the average Canadian user of commercial air service, there has been a pretty strong and consistent demand for some relaxation in the regulatory control so that they could begin to enjoy the benefits of competition. Organizations such as the Consumers' Association of Canada are well known for their support of this. And I think more and more, as time went on, there became an increased Canadian awareness that we were somehow falling behind what was happening in the United States. People in this country are exposed to American television and magazines and newspapers in which they see fares which are prescribed

## [Traduction]

l'autorisation de produire des contrats confidentiels, du moins pour le transport de marchandises. La question a été renvoyée à la Commission canadienne des transports qui a reçu le mandat d'enquêter pour déterminer si les expéditeurs canadiens accueilleraient l'idée d'apporter des changements de ce genre à la loi. La Commission a présenté un très bon rapport, je pense, mais le point le plus important, c'est qu'elle a déclaré qu'il fallait produire des contrats confidentiels pour le transport transfrontalier.

La commission a également fait valoir que la question comportait un autre élément qu'elle n'avait pas été chargée d'examiner; c'est-à-dire l'opportunité d'avoir des contrats confidentiels pour tout le transport ferroviaire intérieur. Le gouvernement actuellement en place a donc décidé au printemps dernier de confier un nouveau mandat à la commission et de lui demander de tenir des audiences et de faire rapport entre autres sur les contrats à l'intérieur du pays.

La commission a tenu un certain nombre d'audiences et mis au point, je pense, un rapport très réfléchi et complet dans lequel elle recommande effectivement de recourir aux contrats confidentiels pour le transport aussi bien intérieur que transfrontalier. Cela vous donne donc une idée de ce qui a mené, du moins en ce qui concerne les chemins de fer, aux propositions que renferme le document *Allez sans entraves*.

Du côté du transport aérien, comme vous le savez, il y a eu aux États-Unis une déréglementation assez considérable de l'activité commerciale. Nous avons constaté ici une migration de voyageurs vers les États-Unis qui font appel à des transporteurs commerciaux américains tant pour des vols intérieurs que pour des vols internationaux. Et nos propres transporteurs canadiens sont conscients de l'érosion de leur clientèle.

Nous avons depuis longtemps au Canada un système de réglementation du transport aérien plutôt général dans lequel la Commission canadienne des transports réglemente les tarifs, les points d'entrée et de sortie, le type d'avion, les endroits à desservir et d'autres questions dans leur menu détail. Au cours des années, cela a donné lieu à un certain nombre d'anomalies sur le marché, à un certain nombre de distorsions et de retards; et du côté des transporteurs, on semble dire que cette réglementation rigoureuse nuit sérieusement à la mise en marché efficace de leurs services.

L'utilisateur canadien moyen de services aériens commerciaux demande de façon assez ferme et constante un certain assouplissement de la réglementation afin de pouvoir profiter des avantages de la concurrence. Il est reconnu que des organisations comme l'Association du consommateur canadien appuie un assouplissement de la réglementation. Et, je pense que plus ça allait, plus on se rendait compte au Canada que nous prenions du retard par rapport aux États-Unis. Les Canadiens sont exposés à des émissions télévisées, aux revues et aux journaux américains dans lesquels ils voient les tarifs



## [Text]

through the process of competition in the United States, and these became increasingly attractive.

So on the air side, I would say that the momentum behind the present changes that are proposed was about four or five years in developing, and you will recall that the previous government attempted to encourage the commission to relax the implementation of its rules. It encouraged the commission to take a less formal and legalistic approach to applications for new licences and I think that, with some exceptions, there has been some relaxation in the practices of the commission.

However, it was felt that the time had come to stop bending and straining the rules which are in place now, and replace them with a framework that was more reflective of what we really want to achieve. And of course, in the air transport policy being proposed in this paper, I suppose the most contentious item would be whether or not this particular relaxed atmosphere is going to be effective in northern Canada; we will touch upon that a little later.

In the area of marine regulation, efforts have been under way for some time, as you will recall, to change the law applying to the shipping conferences. There was a Shipping Conferences Exemption Act of 1979, which is the current legislation, and then there was a subsequent bill which I think was before the Upper House. It was Bill S-12, I think, which attempted to renovate the rules concerning shipping conferences. That piece of legislation did not become enacted.

• 1550

So when the government was engaged in changing in a significant way the rules concerning other modes of transport, it thought it would also reach out and embrace this particular mode and renovate the Shipping Conferences Exemption Act to reflect more accurately current requirements. And so the picture you have in *Freedom to Move* about that is that what we are attempting to do is not destroy the conference system. It has a certain value. The conferences currently are undergoing some pretty difficult stresses and strains because of over capacity. The idea was to introduce as much as possible an element of competition, while not extinguishing the conferences. We have to keep in mind that basically about one-tenth of the traffic comes from Canada and, if it is at all possible, what we would like to do is to have a legislative framework rather similar to the United States changes in that law, which were significant and which took place in 1984. So those are the major items over which the federal government has control.

Of course, I guess any summary would be incomplete without some reference to trucking. And because the regulation of trucking was delegated to the provinces, the Government of Canada is not proposing to repatriate that delegation but, rather, to continue its work with the provinces in a co-operative way to encourage a uniform and orderly movement towards significant regulatory relaxation in the trucking area. Just recently, the Minister had a meeting in Vancouver with his counterparts, which I think was very successful; it reconfirmed the strong desire of all parties to move fairly briskly towards less regulation.

## [Translation]

établis en fonction de la concurrence aux États-Unis, et cela ne peut manquer de les séduire.

Du côté du transport aérien, je pense que cela fait quatre ou cinq ans environ que les changements proposés sont en gestation, et vous vous souviendrez que le gouvernement précédent avait invité la commission à assouplir ses règles. Il l'avait encouragée à moins de formalité en ce qui concerne les demandes de nouveaux permis, et je pense qu'à part quelques exceptions, il y a eu un certain assouplissement dans les pratiques de la commission.

Cependant, on a jugé que le moment était venu de cesser de jouer avec les règles et de les remplacer par un cadre qui correspond davantage à ce que nous visons. Et en ce qui concerne la politique des transports aériens proposée dans le document, je pense que la question la plus litigieuse est celle de savoir si cet assouplissement de la réglementation s'appliquera au nord du Canada, et nous en discuterons un peu plus à fond plus tard.

Dans le domaine de la réglementation maritime, vous vous souviendrez qu'on s'efforce depuis quelque temps de changer la loi relative aux conférences maritimes. Il y a eu la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes, la Loi qui s'applique actuellement, puis un autre projet de loi qui a été étudié à la Chambre haute. Il s'agissait du projet de loi S-12, je pense, visant à réviser les règles concernant les conférences maritimes. Ce projet de loi n'a jamais été adopté.

Quand le gouvernement s'est engagé à changer de façon substantielle les règles concernant les autres modes de transport, il a jugé bon d'inclure la navigation et de revoir la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes pour qu'elle reflète davantage les besoins courants. Alors, ce qui ressort du document *Allez sans entraves*, c'est qu'il n'est pas question de détruire le système de conférence. Ce système a une certaine valeur. Les conférences éprouvent actuellement de grandes difficultés à cause de questions de capacité. L'idée était donc d'introduire autant que possible un élément de concurrence tout en ménageant les conférences. Il ne faut pas oublier qu'environ un dixième du trafic maritime vient du Canada et, si la chose est possible, nous aimerions avoir un cadre législatif semblable à celui qu'ont adopté les États-Unis en 1984 et qui renfermait des changements importants. Voilà donc les grandes questions qui relèvent de la compétence du gouvernement fédéral.

Un résumé ne saurait être complet sans qu'il soit question du camionnage. Et comme la réglementation du camionnage a été déléguée aux provinces, le gouvernement du Canada entend non pas reprendre ce pouvoir, mais plutôt continuer à travailler avec les provinces afin d'en arriver à un assouplissement uniforme et ordonné de la réglementation dans l'industrie du camionnage. Récemment, le ministre a rencontré ses homologues à Vancouver, et je pense que la réunion a été très réussie. Toutes les parties ont réaffirmé leur vif désir de procéder rapidement à la déréglementation.

## [Texte]

One of the difficulties, of course, is that, with so many jurisdictions, one of the risks is that one partner in this alliance will get out of step, either deliberately or otherwise, with his neighbours—which creates all sorts of difficulties, both for the trucking industry and for the provinces. Therefore, the Minister indicated to them—not in a spirit of taking back that power but, rather, in a spirit of helping to regulate the speed at which this process is moving—that he would have changes made in the Motor Vehicle Transport Act which reflected the agreement which was reached by the provinces and the Government of Canada in February of this year, and would move forward on that sort of unified basis. I sensed there was fairly strong support for that notion, but there may be some questions by the provinces on just what mechanism will be actually employed. I think we will be having more discussions with the provinces on that issue.

That is sort of an overview of the overall package. If you permit me, I might refer to the items which were highlighted by the Minister in his letter to you recently, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I would like you to do that, and I appreciate members being here to get the hearings under way in spite of all the conflicts in time. These are made even more difficult because, in the House, the Canada Shipping Act legislation has just come on the floor, which involves several members who would normally be here, including the Parliamentary Secretary. Mr. Angus, I know, wants to get to that, too. Other members have meetings to go to at 4 o'clock.

I want you to continue, but just while we have a quorum—which I see now—for transacting a few procedural matters of business, I will mention that members have been circulating the steering committee report which, basically, is the initial ground-work for getting this committee launched on *Freedom to Move*. The steering committee, quite frankly, met quite extensively for one and one-half hours on several different days culminating in the report you have before you which, basically, says first that we are going to have hearings here on *Freedom to Move*; then, come November 18 and 19 in Vancouver, Winnipeg on November 21 and 22, Halifax on November 25 and 26—all within the timetable of issuing some type of report by December 13. Also the Clerk of the Committee has been empowered . . . frankly, in anticipation of approval, I gather—although, technically, it may not be in the ad in the papers yet, because there is a certain delay—there is an ad to go to all the dailies. There are “letters”, as number two says, to the unions; there is a list of people—which you have seen, Mr. Thompson, and that you have provided us with—to be invited to appear. That was mainly to get this thing under way and to have witnesses come here before we went out and/or as we registered the response to the ads and the invitations to appear.

• 1555

I want you to continue, Mr. Thompson, but if members have had a chance to digest this thing, would they move, second it?

## [Traduction]

Avec un si grand nombre de juridictions, il y a toujours le risque qu'un des partenaires de l'alliance s'écarte, délibérément ou non, de ses voisins—ce qui crée toujours toutes sortes de difficultés aussi bien pour l'industrie du camionnage que pour les provinces. C'est pourquoi le ministre a fait savoir à ses homologues que, non pas pour reprendre le pouvoir qu'il leur avait conféré, mais plutôt pour accélérer le processus de déréglementation, il apporterait des changements à la Loi sur le transport par véhicules à moteur, ce qui reflète l'accord qui est intervenu entre les provinces et le gouvernement du Canada en février dernier. Je pense que les provinces appuient fermement cette idée, mais j'ai l'impression qu'elles s'interrogent sur les mécanismes qui serviront à son application. Je pense qu'il y aura d'autres discussions avec les provinces sur ce sujet.

Voilà donc un aperçu général de la situation. Maintenant, je pourrais peut-être aborder les questions mises en lumière par le ministre dans la lettre qu'il vous adressait dernièrement, monsieur le président.

**Le président:** Je n'ai pas d'objections, mais j'aimerais remercier les membres ici présents de nous avoir permis de commencer les audiences malgré tous les problèmes d'horaire. La situation est d'autant plus difficile qu'on vient de déposer à la Chambre la Loi sur la marine marchande du Canada. Il y a plusieurs autres membres qui seraient normalement ici, y compris le secrétaire parlementaire, mais ils sont pris à la Chambre. Monsieur Angus, je sais que cela vous intéresse aussi. Certains députés ont des réunions à 16 heures.

Je veux que vous poursuiviez, mais je vois que nous avons le quorum pour traiter de questions de procédure. Je tiens à mentionner que les membres ont reçu le rapport du Comité directeur, et ce rapport constitue essentiellement la base des travaux du Comité sur le document *Allez sans entraves*. Je dois vous dire que le Comité directeur s'est réuni à plusieurs occasions pendant une heure, une heure et demie pour rédiger le rapport que vous avez devant vous qui dit essentiellement que nous tiendrons des audiences à Ottawa sur *Allez sans entraves*; puis les 18 et 19 novembre, nous tiendrons des audiences à Vancouver, les 21 et 22 novembre, à Winnipeg, les 25 et 26 novembre à Halifax. Et le 13 décembre, nous devrions avoir un rapport à présenter. Le greffier du Comité a également reçu le pouvoir . . . parce que j'imagine que la chose va être acceptée—même si, techniquement parlant, cela ne figure peut-être pas encore dans les journaux en raison du retard—il y a donc une annonce qui ira à tous les quotidiens. Il y a les «lettres», comme on le signale au point 2, envoyées aux syndicats; il y a une liste de gens—vous l'avez vu, monsieur Thompson, et vous nous l'avez donnée—à inviter à comparaître. Il s'agissait simplement de mettre les choses en route et d'entendre des témoins avant de nous mettre en chemin, en attendant les réponses à nos annonces et à nos invitations à comparaître.

Poursuivez donc, monsieur Thompson, mais si les députés ont déjà digéré ce texte, pourrions-nous avoir une motion?

[Text]

**Mr. Belsher:** I move, Mr. Chairman, that the report of the Subcommittee on Agenda and Procedures be concurred in.

**Mr. Malone:** I second the motion.

Motion agreed to

**The Chairman:** Any further question? No? Thank you, Mr. Angus, for staying and for providing the quorum for that. There are other matters of administration that we will talk about later. Thank you, Mr. Ellis, and Mr. Malone. I hope you come back. I hope no one else leaves because we may have problems. Mr. Thompson, if you could continue with the six specific points and perhaps the reasons why the Minister addressed them, and then describe some of the discussions you have had on those six points, or anything else, we would appreciate it.

**Mr. Thompson:** Thank you. First of all, of course, one of the governing factors in preparing this document was to shift the emphasis in regulation from what I would call "man-made" regulation to regulation which is controlled and directed, in so far as is possible, by the marketplace. In this regard, several important changes are proposed to be made in the transport policy of Canada.

Two things which I think are probably of greatest interest to you: We would propose that there be an emphasis on the role of transportation as a service industry. On the surface this sounds like a fairly obvious statement but, in dealing with a number of shippers, they have felt sometimes that the railways tended to regard themselves as the primary industry, and that the shipper was some kind of a secondary industry. Whether or not that is how the railways felt is not the point. The fact is that shippers have sometimes felt that railways were playing too strong a role in determining the shipper's market that he was intending to serve. And just so there is no doubt about where we are coming from, the government will stress the fact that transportation is a service industry, and its role is to serve the businesses and the manufacturers and the plants and the farms and the mines of Canada.

The second very important change in the policy comes from the introduction of a statement that all of what we are doing is designed to encourage intra-modal competition as well as inter-modal competition. In the National Transportation Act of 1967, there was no mention of intra-modal competition. Indeed, that was quite deliberate because on the railway side there were, in fact, provisions put in the legislation which stood in the way of effective intra-modal competition. For example, Section 279 of the Railway Act permitted railways to exchange information on costs and to confer on, and agree to, common railway tariffs. These provisions were put in place by the legislation of the day. It does not do any good to question whether that was wise or not. It was perceived to be necessary at that time.

[Translation]

**M. Belsher:** Je propose, monsieur le président, que le rapport du Sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure soit adopté.

**M. Malone:** J'appuie la motion.

La motion est adoptée

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions? Non? Je vous remercie, monsieur Angus, d'être resté et de nous avoir permis d'avoir le quorum. Il reste d'autres points administratifs à discuter mais nous y reviendrons plus tard. Merci, Messieurs Ellis et Malone. J'espère que vous reviendrez. J'espère aussi que personne d'autre ne va nous quitter parce que nous aurions des problèmes. Monsieur Thompson, poursuivez donc avec les six points de détail et vous pourriez peut-être également nous dire pourquoi le ministre s'y est intéressé, et profitez-en également pour nous dire quelle a été la teneur de ces discussions que vous avez eues à ce sujet, nous vous en saurions gré.

**M. Thompson:** Je vous remercie. Pour commencer, l'un des facteurs clés dont nous avons dû tenir compte pour préparer le document a été ce genre de changement d'orientation de la réglementation, ce passage d'une réglementation que je dirais faite de main d'homme à une réglementation contrôlée et dirigée autant que faire ce peut par le marché. À cet égard, on se propose d'apporter plusieurs changements importants à la politique canadienne en matière de transport.

Deux éléments qui à mon avis vous intéressent sans doute le plus sont ceux-ci: nous proposerions d'insister sur le rôle des transports sous l'angle d'une industrie des services. À première vue, cela semble parfaitement évident mais, à en croire un certain nombre de transitaires que nous avons entendus, le sentiment semble être parfois que les compagnies de chemins de fer ont tendance à se considérer comme une industrie primaire, le transitaire proprement dit étant lui considéré comme un genre d'industrie secondaire. Mais que cela soit ou non le sentiment des compagnies de chemins de fer n'a rien à voir. Le fait est que les transitaires ont parfois eu le sentiment que les compagnies ferroviaires jouaient un rôle trop démesuré parce qu'il s'agissait de définir le marché du transitaire qu'il entendait desservir. Et pour que nos intentions ne fassent aucun doute, le gouvernement doit précisément insister sur le fait que le transport est une industrie de service, qu'il a pour rôle de desservir l'entreprise, le commerce et le fabricant, les usines, exploitations agricoles et mines du Canada.

Le second changement très important du point de vue de la politique découle de ce nouveau texte dans lequel nous disons que ce que nous faisons en fait a pour but d'encourager la concurrence intramodale et intermodale à la fois. Dans la Loi nationale sur les transports de 1967, la concurrence intramodale ne figure nulle part. Bien au contraire, cette omission avait été faite de propos délibérés étant donné que, en matière ferroviaire, la loi contenait certaines dispositions qui entravaient même la concurrence intramodale. Ainsi, l'article 279 de la Loi sur les chemins de fer permettait aux compagnies ferroviaires de se renseigner mutuellement sur leurs coûts, ainsi que de discuter des tarifs ferroviaires et de s'entendre à ce sujet. Ces dispositions existaient dans la législation de l'époque. Il est superflu de se demander si ces dispositions étaient



## [Texte]

We must remember that, in 1967, Parliament took an extremely bold step. It deregulated, in effect, railway pricing. It said that, subject to a few minor checks and balances, railways would be able to set freight rates. That was a very, very dramatic development, and one which did not take place in the United States for about 15 years beyond that. Having taken this dramatic step, the government felt that there should be a limitation of competition between the two railways. In fact, that is what did take place on the price level, although there has been over the years some competition certainly between the railways in terms of levels of service.

So those are certainly two of the important issues that are going to be highlighted in the transportation policy objectives. I think you will be asked, in the course of your hearings, by various regions in Canada to consider the inclusion of a reference to transportation as an instrument in the development of our various economic regions. I will be interested to see what representations are made to you. And no doubt, from time to time, you may want to invite me back to ask questions about the impact of the inclusion of such a provision in the policy, and I will try to provide an answer. Basically, at the moment we would not encourage the inclusion of such a factor in the proposed act because we think that it will interfere with the main premise of the legislation, which is to allow competition to operate, to regulate. However, I understand that this is a very sensitive issue and I am sure we are going to hear more about it.

• 1600

**The Chairman:** Excuse me, did you have a question, Mr. Belsher? And perhaps just to help break the monologue, if members have specific questions as we went along, it would give Mr. Thompson a chance to catch his breath. And members might elucidate information, as long as it does not get too unwieldy, because we want to hear first from him. Go ahead, please.

**Mr. Belsher:** Mr. Thompson, you used two terms; one was "intra-modular", but what was the other term?

**Mr. Thompson:** The two terms are "inter-modal" and "intra-modal"—inter-modal meaning between two modes, such as truck versus rail, for example, and intra-modal meaning within the same mode.

**Mr. Belsher:** Thank you.

**The Chairman:** Please continue.

**Mr. Thompson:** So I would like to go for a moment, if you will permit, to the letter which was sent by the Minister. These are the areas that the Minister believes lend themselves especially well to the kind of investigation which you are doing, and upon which your report will be very valuable. I

## [Traduction]

sages ou non car, à l'époque elles avaient été jugées nécessaires.

Souvenons-nous également qu'en 1967, le Parlement avait pris une mesure extrêmement hardie en déréglementant ni plus ni moins les tarifs ferroviaires. Le Parlement avait en effet décrété que, sous réserve de quelques garanties mineures, les compagnies ferroviaires pourraient arrêter les tarifs du fret. Il s'agissait en l'occurrence d'une mesure extrêmement radicale que même les États-Unis ne finirent par prendre que 15 ans plus tard. Cette mesure ayant été ainsi prise, le gouvernement estima qu'il fallait limiter la concurrence entre les deux réseaux et c'est précisément ce qui se produisit en matière de prix même si, au fil des ans, une certaine concurrence a fini par se développer entre les réseaux, mais seulement sous l'aspect service.

Voilà donc sans aucun doute deux des points importants qui vont être mis en exergue dans les objectifs de la politique en matière de transport. Les représentants des diverses régions vont vous demander pendant vos audiences d'envisager de parler des transports comme d'un vecteur de développement des régions économiques du Canada. J'ai hâte de voir d'ailleurs ce qu'on vous dira à ce sujet. Il est évident que vous voudrez sans doute à l'occasion me réinviter pour me poser des questions à propos des répercussions que cela aurait, et je m'efforcerai de vous répondre. Mais pour l'instant, nous ne serions pas en faveur de l'inclusion d'un tel facteur dans le projet de loi parce qu'à notre avis cela battrait en brèche la prémisse même de cette législation, qui est de donner libre cours à la concurrence. Et je sais que c'est une question particulièrement délicate et je suis sûr que nous allons encore en entendre parler.

**Le président:** Excusez-moi, auriez-vous une question à poser, monsieur Belsher? Et pour interrompre peut-être le monologue, j'ajouterai que si les députés ont des questions à poser en cours de route, cela permettrait à M. Thompson de reprendre haleine. Les députés pourraient également ainsi se faire préciser certaines choses, à condition de ne pas trop s'apesantir, étant donné que c'est lui que nous voulons entendre pour commencer. Allez-y, je vous prie.

**M. Belsher:** Monsieur Thompson, vous avez utilisé deux expressions dont l'une était «intra-modulaire», mais quelle était au juste l'autre?

**M. Thompson:** Il s'agissait de concurrence «intermodale» et «intra-modale», la première étant la concurrence qui s'exerce entre deux modes de transport, la route et le rail par exemple, et la concurrence intramodale celle qui s'exerce au sein d'un seul et même secteur.

**M. Belsher:** Je vous remercie.

**Le président:** Veuillez poursuivre.

**M. Thompson:** J'aimerais avec votre permission vous parler maintenant de la lettre envoyée par le ministre. Voilà donc les domaines qui, selon le ministre, se prêtent particulièrement bien au genre d'enquête à laquelle vous procédez, et pour lesquels votre rapport sera extrêmement précieux. J'aimerais

[Text]

would just like to highlight why some of these were put in here. Some are pretty obvious, self-obvious, but some might require a little explanation.

The role of transportation in improving Canada's trade position, I think, is fairly obvious except that, here again, we would like to introduce the idea that transportation is a service industry; it is there for the purpose of getting our merchandise to the market; it is supposed to help us penetrate those very competitive foreign markets and to help us stay in those markets once we have penetrated them. We cannot do very much in this country about the rather large distances that we face—that is a geographical fact—but the next best thing is to strive as a nation to keep the costs of transportation as low as possible. And it is the belief of the government that the best way to do that is through the application of competitive forces.

Regarding development of employment opportunities, certainly some people associate regulatory reform with a loss of employment. The fact is that, in the United States, there are more people working in the commercial air business today than there were when regulatory reform was introduced. What we believe will happen is that you will take the strictures off air, for example, and you will permit a more accelerated growth of that industry in the marketplace. Now, that is not to say that there would not be some shifts in the level of employment in various parts of the industry. There may be changes made in salary levels, there may be all sorts of changes within the organization; but if we are talking about overall employment opportunities, I think even in the transportation there is potential for growth.

But where there is real potential for growth is in making sure that the industries we are trying to get into those international markets stay in business. The pulp and paper industry is a good example. It employs thousands of people; the markets are in the United States and they are, to some extent, offshore. You do not have to shut down very many pulp mills before you have a very, very serious local employment problem. We think that keeping those mills open and operating and expanding their operations in Canada, through a more efficient transportation system, is the kind of employment opportunity that we are aiming at here.

• 1605

[Translation]

simplement souligner pourquoi certains de ces secteurs ont été mentionnés. Il y en a qui sont tout à fait évidents, mais d'autres méritent plus amples explications.

Le rôle du secteur du transport pour l'amélioration de la situation commerciale du Canada est dirais-je relativement évident sauf que, une fois de plus, nous aimerions introduire la notion du transport en tant qu'industrie de service; le transport existe pour que nos produits puissent accéder aux marchés; le transport est censé nous aider à pénétrer dans ces marchés étrangers extrêmement concurrentiels et nous aider à y rester une fois que nous les aurons pénétrés. Nous ne pouvons pas faire grand-chose au Canada du point de vue de ces distances énormes auxquelles nous avons à faire face—il s'agit d'une réalité géographique—mais la meilleure solution pour nous serait d'essayer, du point de vue national, de faire en sorte que le transport soit aussi bon marché que possible. Le gouvernement part donc du principe que la meilleure façon d'y arriver est de faire jouer les forces concurrentielles du marché.

Pour ce qui est du développement des perspectives d'emploi, il est évident que certains associent automatiquement une réforme de la réglementation à une diminution du nombre d'emplois. Mais en réalité, aux États-Unis, on trouve à l'heure actuelle beaucoup plus de gens qui travaillent dans le secteur du transport aérien commercial qu'au moment de l'introduction de la réforme de la réglementation. Ce qui se produira pensons-nous, c'est que dès lors qu'on aura déréglementé le transport aérien, par exemple, cette industrie connaîtra une croissance beaucoup plus rapide sur le marché. Cela ne veut pas pour autant dire que nous n'assisterons pas à certaines migrations des niveaux d'emploi dans différents secteurs de l'industrie. Il y aura peut-être également des changements dans les échelles de salaires, toutes sortes de changements du point de vue de l'organisation, mais si nous parlons perspectives d'emploi en général, je dirais que, même dans le secteur des transports, il y a de bonnes possibilités de croissance.

Mais là où les possibilités de croissance sont les meilleures, c'est lorsqu'on fait en sorte que les industries que nous essayons d'implanter sur les marchés internationaux y restent viables. L'industrie des pâtes et papiers est un excellent exemple. C'est une industrie qui utilise des milliers de gens; ses marchés se trouvent aux États-Unis et, dans une certaine mesure aussi, dans les autres pays. Il ne faudrait pas contraindre à la fermeture un grand nombre d'usines pour connaître une très grave crise au niveau de l'emploi. À notre avis, si nous permettons à ces usines de rester actives et d'accroître leurs activités au Canada, grâce à un système de transport plus efficace, nous créons précisément ce genre de perspectives d'emploi que nous recherchons.

**Le président:** Auriez-vous une question, monsieur Taylor?

**The Chairman:** You have a question, Mr. Taylor?

**Mr. Taylor:** Yes, thank you. My question is in connection with *Freedom to Move* in regard to trucks. Could you tell me whether, in the United States where this started, there was a tendency for the trucking firms to move away from the smaller centres? At the present time, for instance, every highway traffic board in Canada licenses trucks and, in the hearings,

**M. Taylor:** En effet, je vous remercie. Ma question a trait, dans le domaine du camionnage, au mouvement *Freedom to Move*. Pourriez-vous me dire si aux États-Unis, là où ce mouvement a commencé, les entreprises de camionnage n'ont pas eu tendance à quitter les centres urbains moins développés? Présentement, par exemple, chaque commission de

## [Texte]

they want to know where those trucks are going to operate. As a result, many small points now have service that they otherwise would not have. What has been the experience in the United States in regard to these small centres that, normally, would be included in a permit, but which may not have enough traffic to warrant transportation under *Freedom to Move*?

**Mr. Thompson:** Recently the Secretary of Transportation in the United States, Elizabeth Dole, introduced a number of bills in the House of Representatives—one of which being to complete the task of deregulating trucking in the United States. In her remarks to the House at that time, she referred to a survey which had been undertaken in the United States, and which I believe found that in 92% of the communities canvassed the respondents felt that they had as good a service as before and, in many cases, they had superior service.

It was feared in the United States that, with deregulation, there would be a great concentration of activity in the more lucrative trade lanes, and that the smaller communities would suffer. This has apparently not materialized. There are some communities which feel, and I think that there are less than 8%, that the service they are getting is less than they had before.

I think in Canada what you would have is probably the same kind of general ratio. There may be some areas which are now receiving service, perhaps as a point was tacked on to their licence to make their application a little more palatable perhaps before a provincial board. There may be some instances where there will be this very mild rationalization of service, if you like.

But the whole area of "small parcel" movement is very dynamic; it is changing dramatically month by month. You have the introduction of a whole new class of carrier into the market now—basically, the courier service and the small-parcel service. You may recall when United Parcel Service was attempting to gain entry into the Province of Ontario, that its critics said that they are simply going to come in and cream off the good stuff. That has not happened. The other thing that is going to happen in terms of the movement of small shipments is that there is going to be a great acceleration in the growth and tonnage moved by air. The air cargo business in the United States virtually took off with deregulation. Here in Canada we are attempting to operate an air cargo service by putting parcels basically on aircraft that have as their primary purpose the transportation of passengers. This often conflicts with an efficient cargo operation, because it gets people to destinations during the daytime, whereas, in the case of cargo, it may be more convenient to have it arrive at night so that you have less restricted unloading problems at airports and perhaps less congested highways to get those parcels out on a priority basis by truck.

So it is really not possible to predict with any kind of total accuracy what is going to happen. We can look at the United States. It is a useful model in some respects. We have never claimed that it is a perfect model, or that everything that has

## [Traduction]

circulation sur les autoroutes au Canada accorde des permis aux camions et lors des audiences, veulent savoir où ces camions se rendront. Par conséquent, un grand nombre de petites localités offrent maintenant des services qu'elles n'offriraient pas autrement. Que fait-on aux États-Unis pour ces petits centres qui normalement seraient inclus dans un permis, mais qui n'ont peut-être pas suffisamment d'activité pour tomber sur le coup de formule *Allez sans entraves*.

**M. Thompson:** La secrétaire des transports des États-Unis, Elizabeth Dole, a récemment déposé un certain nombre de projets de loi à la chambre des représentants—un de ces projets de loi vise à terminer la tâche de déréglementation du camionnage aux États-Unis. Elle avait déclaré à la chambre à cette occasion, qu'une enquête avait été entreprise aux États-Unis qui avait permis de savoir que dans 92 p. 100 des localités ayant fait l'objet d'enquêtes, les personnes interrogées étaient d'avis que le service qui leur était offert était aussi bon qu'auparavant et dans bien des cas, supérieur.

On avait cru aux États-Unis qu'avec la déréglementation, les activités seraient concentrées dans les endroits les plus lucratifs, aux dépens des petites localités. Apparemment, cela ne s'est pas produit. On estime, dans certains endroits, et le nombre est inférieur à 8 p. 100, que les services qu'ils reçoivent sont inférieurs à ceux qu'ils recevaient auparavant.

Vous aurez probablement au Canada un taux du même genre. Il y a peut-être des endroits où on offre actuellement des services, et où peut-être un point a été rajouté à leur permis pour rendre leur requête un peu plus attrayante devant la commission provinciale. Il y a peut-être des cas où il faudra peut-être légèrement rationaliser le service.

Toutefois, le secteur de transport des «petits colis» est très dynamique, les progrès sont énormes de mois en mois. On a toute une nouvelle catégorie de transporteurs sur le marché présentement—it y a surtout des services de messageries et des services de petits colis. Vous vous souviendrez que lorsque la *United Parcel Service* a voulu avoir accès à la province de l'Ontario, les critiques prétendaient que ce service viendrait prendre ce qui est le plus rentable. Cela ne s'est pas produit. Le transport des petites expéditions apportera également une croissance plus rapide et un tonnage plus élevé au service aérien. Le fret aérien a vraiment décollé aux États-Unis grâce à la déréglementation. Nous avons essayé ici au Canada un service de fret aérien en expédiant des colis sur des avions qui, normalement, servent au transport des passagers. Cela nuit très souvent à un transport efficace des marchandises, étant donné que ces vols ont lieu le jour, alors que dans le cas des marchandises il est plus commode d'opérer la nuit étant donné qu'il y a moins de problèmes de déchargement aux aéroports, et moins de congestion sur les routes et que les colis peuvent alors être acheminés par camion de façon prioritaire.

Il n'est donc pas facile de prévoir avec exactitude ce qui va se passer. Nous pouvons voir ce qui se fait aux États-Unis. Leur modèle est utile sous certains rapports. Nous n'avons jamais prétendu que le modèle était parfait, ou que tout ce qui



## [Text]

happened there is going to happen here. In the absence of some better example to look at, we tend to look at their statistics.

**Mr. Taylor:** May I follow with one more question? It is really on the other side of the spectrum. I found in provincial administration that the highway traffic board was ignoring the policy of equal opportunity and, by regulation, was barring people from investing their money and providing a competitive service. As a result, between Calgary and Edmonton now you have Greyhound operating eight or ten buses a day, and for years no other bus company was permitted to get in there. It was not because the business was not there; it was simply because regulations had given Greyhound the right to move traffic between Calgary and Edmonton. Consequently, it became an article opposed to competition. Many people who were prepared to invest their money, who thought they could provide an equal service or a service satisfactory to the people, were denied that service. That is one thing I would like to know. What is going to happen in regard to that type of situation under *Freedom to Move*? Is there also going to be equal opportunity for people to invest their money, if they think they can provide a service?

• 1610

**Mr. Thompson:** This paper does not address the question of inter-provincial bus operations. I think it is quite deliberate because, for the most part, that set of services is operating reasonably well. Now, that is not to say that there are no problems. But when we put this package together, after it was assembled we thought it was reasonably ambitious and we decided that it would probably not be good to include the bus at this time. That does not mean that will not be the subject of examination at a later time.

The other reason was that, currently, bus regulation, with the exception of the Newfoundland service, is a provincial matter. As you know, we are co-operating with the provinces to move toward a less regulated environment, and we thought that the introduction of the bus question would only have the effect of slowing that more important process down.

On a more general level, I can indicate to you that, ultimately, in all of these modes, what we would go for is a "fit, willing, and able" test for entry. The ingredients of "fit, willing and able" may be different depending on the mode but, basically, it will require the entrant to demonstrate that he has a proper operating certificate in terms of the safety of whatever he is going to operate; that he has a properly trained crew available; that he has adequate repair facilities, either his own or leased; and finally, that he is covered by adequate insurance to cover any losses which occur. If those tests can be met, basically we do not see why people cannot be permitted into the marketplace.

Some people talk about this being reckless deregulation. We think that when a carrier goes to his banker and wants a million dollars to buy something, he is going to find out what real regulation is, because the banker is going to put him to all sorts of tests. The banker is going to look at his competition instead of the regulator. Right now, if you happen to get a licence to provide a service, quite often lending institutions

## [Translation]

se faisait là-bas se ferait ici. En l'absence de meilleurs exemples, nous avons surtout étudié leurs statistiques.

**M. Taylor:** Puis-je poser une autre question d'un ordre très différent. Je me suis rendu compte que, dans les administrations provinciales, la commission de la circulation routière ignorait la politique des chances égales et empêchait, par la voie de règlements, les gens d'investir et d'offrir un service concurrentiel. Il en est résulté qu'entre Calgary et Edmonton, Greyhound a un service de huit ou dix autobus par jour, et pendant bien des années aucune autre société d'autobus n'a pu offrir le même service. Ce n'est pas qu'il n'y avait pas suffisamment d'activité, mais simplement que le règlement avait accordé à Greyhound le droit exclusif d'offrir le service entre Calgary et Edmonton. En conséquence, il ne pouvait y avoir de concurrence. Bien des gens qui étaient disposés à investir, estimant pouvoir offrir un service égal ou satisfaisant à la population, ont été rejetés. J'aimerais bien connaître votre réponse à ce sujet. Que changerait, dans ce genre de situation, la politique *Allez sans entraves*? Est-ce que tous auront la même chance d'investir, s'ils pensent pouvoir offrir un service?

**M. Thompson:** Ce document ne mentionne pas les activités interprovinciales par autobus. C'est tout à fait délibéré, je crois, car dans la majorité des cas ce genre de service fonctionne assez bien. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de difficultés. Toutefois, lorsque nous avons élaboré nos propositions, nous avons estimé que le projet était déjà assez ambitieux et avons décidé qu'il était prématuré d'y inclure les autobus. Cela ne signifie pas que plus tard, la question ne fera pas l'objet d'une étude.

Il y a une autre raison également c'est qu'actuellement les règlements concernant les autobus, sauf pour Terre-Neuve, sont de compétence provinciale. Comme vous le savez, nous coopérons avec les provinces pour alléger les règlements, et nous avons pensé que la question des autobus ne ferait que retarder ce processus important.

Sur un plan plus général, je vous signalerai que finalement, pour tous les modes de transport, ceux qui présenteront des requêtes devront être «compétents, décidés et qualifiés». Ces qualités peuvent varier selon le mode de transport mais, fondamentalement, il faut que le requérant puisse présenter un certificat approprié d'exploitant pour la conduite sans danger de son matériel, montrer que ses conducteurs sont bien formés, que ses installations d'entretien sont adéquates, qu'elles lui soient propres ou non, et que finalement il a souscrit une assurance suffisante pour couvrir toute perte. S'il peut répondre à ces critères, nous ne voyons pas pourquoi à première vue les gens ne pourraient pas avoir accès au marché.

Certains prétendent qu'il s'agit d'une déréglementation téméraire. Nous sommes d'avis que si un transporteur s'adresse à son banquier pour obtenir un million de dollars, par exemple, en vue d'un achat, il va se rendre compte de ce qu'est la réglementation, car le banquier lui fera subir toutes sortes de tests. Ce n'est pas le responsable de la réglementation mais le banquier qui va le juger. Les institutions prêteuses voient

## [Texte]

regard that as a kind of security for the loan. We sort of think that is backwards.

People will have to demonstrate that they are entitled to their money. They will have to demonstrate to their bankers that they are going to make money, that they can pay the money back. And they are going to have to demonstrate to insurance companies that they have the kind of sophisticated operation that is going to succeed, not fail. Insurance companies do not like to pay claims.

**Mr. Taylor:** So in just a word, Mr. Chairman, we are generally going to deal with inter-service and pretty well leave intra-service out. Right?

**Mr. Thompson:** Yes, because of the special jurisdiction of the provinces.

**Mr. Taylor:** Yes, I understand.

**Mr. Thompson:** That will be their business.

**The Chairman:** Fine.

**Mr. Taylor:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Thompson, if you could continue. You are on point No. 1(c), really, of what the Minister wrote coming down to regional development, and you have already commented on that. I have a question later on.

But on number two, Mr. Thompson, I have in front of me as to the role of transportation, "Crown corporations in an open and competitive transportation environment". I was interested in your reply to Mr. Taylor and I would like your comments on number two, but surely that starts to raise the question of, in effect, crown corporations—say VIA—carrying passengers in competition with, say, buses. In effect, although you answered Mr. Taylor specifically about his question, it is certainly going to be within the mandate of *Freedom to Move* that this committee is going to be assessing under the generality of *Freedom to Move*, let alone the particularity of number two, the topic "Open Competition Between Crown Corporations and Others". That is certainly going to be an area of our concern, is it not?

• 1615

**Mr. Thompson:** Yes, indeed. I think it is going to be one of the central items that you are going to hear a great deal about from those who come before you. You raised the question of VIA. Certainly, it is a Crown corporation and, certainly, the bus industry has had its problems from time to time. I think you will find that the rail passenger legislation, which is in a fairly advanced state of preparation, deals with this issue, and puts on VIA certain performance standards and tests and requirements, which will have the effect of providing some discipline for that enterprise.

I think the other point we have to make is that no railway company operating passenger train service, that I know of, is making a profit. So we are talking about a Crown corporation which is unlikely to be engaged in making a profit. When we talk about Air Canada or CN, we are talking about entities

## [Traduction]

très souvent les permis obtenus pour fournir le service comme une sécurité en matière de prêt. Nous sommes d'avis que cette façon de voir est désuète.

Les candidats devront présenter de sérieuses garanties. Ils devront convaincre les banquiers qu'ils vont faire de l'argent, qu'ils pourront rembourser le prêt. Ils devront également convaincre les compagnies d'assurance que leurs activités complexes offrent les meilleures chances de succès. Les compagnies d'assurance n'aiment pas régler des sinistres.

**M. Taylor:** En un mot, monsieur le président, nous allons donc traiter d'interservice plutôt que d'intraservice, n'est-ce pas?

**M. Thompson:** Oui, du fait de la compétence spéciale des provinces.

**M. Taylor:** Oui, je comprends.

**M. Thompson:** Ce sera à elles d'intervenir.

**Le président:** Bien.

**M. Taylor:** Je vous remercie.

**Le président:** Monsieur Thompson, vous pouvez poursuivre. Vous en étiez au point 1(c) du document rédigé par le ministre sur l'expansion régionale, vous en avez déjà parlé. Je vous poserais une question à ce sujet plus tard.

Au point numéro 2, monsieur Thompson, je vois qu'il s'agit du rôle des transports, «Les sociétés de la Couronne dans un milieu de transport ouvert et concurrentiel». La réponse que vous avez faite à M. Taylor m'a intéressé et j'aimerais savoir ce que vous pensez du point numéro 2, qui soulève la question des sociétés de la Couronne, disons VIA—qui transporte des passagers en concurrence avec les autobus par exemple. Même si vous avez répondu de façon précise à la question de M. Taylor, la formule *Allez sans entraves* prévoit certainement que le Comité pourra faire une évaluation sur les généralités de cette proposition, sans parler de l'aspect particulier du point numéro 2, «Concurrence ouverte entre les sociétés de la Couronne et d'autres». Ce sera certainement un sujet qui nous intéressera n'est-ce pas?

**M. Thompson:** Certainement. La question sera souvent soulevée par ceux qui comparaitront devant vous. Vous avez parlé de VIA. Il s'agit évidemment d'une société de la Couronne et il est certain que l'industrie des autobus a parfois éprouvé des difficultés. Vous vous rendrez compte que la loi sur le transport des voyageurs par rail, dont la rédaction est presque terminée, traite de cette question et imposera à VIA certaines normes de rendement, tests et exigences qui auront pour effet de rendre l'entreprise plus disciplinée.

Je voudrais signaler également qu'aucun service de train de voyageurs ne réalise des profits à ma connaissance. Il s'agit donc d'une société de la Couronne qui vraisemblablement ne fera pas de bénéfices. Lorsque l'on parle d'Air Canada ou du CN, il s'agit de sociétés qui n'ont pas toujours fait des profits mais qui en ont certainement faits certaines années.

[Text]

which have not always made a profit but, certainly, in some years they have made a profit.

So in the case of VIA, I really cannot go any further than I have gone here at this time, except to assure you that the matter has certainly not escaped attention in the new legislation. I do not know how this works, but it will come before a committee of the House, I would imagine.

**The Chairman:** Then, when the Minister comes here Thursday, you cannot tell us, but some committee member should put the question to the Minister as to his anticipation of when we may finally see that VIA Rail legislation that, in rhetoric, has been before this committee for the last three years.

**Mr. Thompson:** Yes. I think there is a considerable degree of anticipation for it. All I can say is that it is in a pretty advanced state of preparation at this time, but I do not know exactly when it will be introduced.

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. Taylor:** As to the item 1(c), the question of economic development in Canada, we touched upon that a little while ago. That is a very important issue, certainly in Atlantic Canada; it is less important in Ontario. In fact, in Ontario you may discover that there is resistance to the idea of including that kind of provision in the legislation. You may find some support for its inclusion in western Canada, but not as intense, I do not think, as you can find in Atlantic Canada. And in British Columbia, I would doubt that there would be strong support for the inclusion of such a provision, but that you will find out, of course, as you go across the country. I do not know whether provinces will decide to appear before your committee; generally, they do not. But on matters of very great national importance—and I think this is one of them—they may, in fact, appear. They did in the case of the Western Grain Transportation Act.

**The Chairman:** Other members may ask questions as Mr. Thompson goes along, but I wonder if it is fair to ask you this at this stage, from your assessment from what you have told us already: Are the two incompatible? I mean, to have something in here on regional economic development versus the initial purpose of this deregulation bill being to provide a regulatory environment for a service industry which is going to let the marketplace be the denominator.

**Mr. Thompson:** I do not think that they are necessarily incompatible but, if we are not careful, they could be made incompatible. What the Minister of Transport supports very vigorously is the idea that, where necessary, there will be support for transportation in a region in order to enhance that region's ability to serve a market. But he has taken the position that such kind of support ought to be provided by one of the other vehicles that we have available, and that is the DRIE programs or ERDA sub-agreements and so on.

So I do not sense any strong resistance to the idea of help to transportation. In fact, the meeting of economic ministers in St. John's, Newfoundland, on July 29, resulted in a fully-

[Translation]

Dans le cas de VIA, je ne peux en dire davantage sauf pour vous assurer que la question n'a pas échappé à notre attention dans le nouveau projet de loi. Je ne sais pas comment les choses fonctionnent mais j'imagine qu'il sera renvoyé ici au Comité.

**Le président:** Ainsi, lorsque le Ministre comparaitra jeudi, des membres du Comité pourront lui demander quand sortira finalement la Loi sur VIA Rail, laquelle, en théorie, est discutée par notre Comité depuis trois ans.

**M. Thompson:** Oui. Je pense qu'on l'attend avec impatience. Tout ce que je peux vous dire c'est que la rédaction est presque terminée, mais je ne sais pas exactement quand le projet de loi lui-même sera présenté.

**Le président:** Je vous remercie.

**M. Taylor:** La question 1c), le développement économique du Canada, a été soulevé il y a quelques minutes. Il s'agit d'une question très importante, surtout dans la région Atlantique, moins peut-être en Ontario. On se rendra compte d'ailleurs qu'en Ontario on hésite à inclure ce genre de disposition dans la loi. Vous lui trouverez peut-être des appuis dans l'Ouest du Canada, mais moindres que dans la région Atlantique. Et je doute que la Colombie-Britannique s'y intéresse; mais vous vous en rendez compte évidemment en parcourant le pays. Je ne sais pas si les provinces décideront de comparaître devant votre Comité; habituellement elles ne le font pas. Elles peuvent comparaître, de fait, lorsqu'il s'agit de questions nationales vraiment importantes—et je crois que c'en est une. Elles l'ont fait dans le cas de la Loi sur le transport des céréales de l'Ouest.

**Le président:** Les autres membres du Comité peuvent poser des questions pendant que M. Thompson nous fait son exposé, mais je me demande s'il est juste de vous demander, en ce moment, si d'après votre évaluation et ce que vous nous avez dit les deux sont incompatibles? Autrement dit, s'il convient d'inclure quelque chose ici concernant l'expansion économique régionale par opposition à l'objectif initial de ce projet de loi sur la déréglementation qui vise à régir une industrie de service où le marché sera le facteur déterminant.

**M. Thompson:** Je ne crois pas qu'ils soient vraiment incompatibles mais, si nous ne sommes pas prudents, il pourraient le devenir. Le ministre des Transports appuie avec vigueur l'idée qu'on soutienne au besoin, le transport dans une région afin de favoriser l'économie de celle-ci. Mais sa position est que ce genre de soutien devra être fourni par l'un ou l'autre des moyens dont nous disposons, par exemple le programme MEIR ou les ententes auxiliaires EDER.

Nous ne croyons pas qu'il y aura opposition véritable à l'idée de soutenir le transport. De fait, la réunion des ministres au sujet de l'économie, à St-Jean Terre-Neuve, le 29 juillet, a



## [Texte]

supported resolution which encouraged assistance to transportation as an element in regional development.

The question is, Mr. Chairman, about the paramountcy or the dominance of this element in the policy. I personally think it is a useful reminder in the legislation to make reference to the important role of transportation. But if we go to the next step and say, where there is a conflict between its role as a regional helper and its competitive aspect, the regional aspect will dominate, we then get ourselves into some very serious conflict.

• 1620

**The Chairman:** Mr. Scowen.

**Mr. Scowen:** Mr. Thompson, you had said you were going to touch on the northern transportation problems, and I was wondering what you foresee in passenger service, for instance, in northern Saskatchewan. It costs more to fly 300 miles by common carrier than it does to fly from Prince Albert to Vancouver or to get to Prince Albert. Water transportation in the far north has gone up considerably in the last while and trucking has gone up considerably because of fuel costs and so on and so forth. What do you foresee there?

**Mr. Thompson:** Certainly the provision of air service in the northern parts of Canada has presented a problem to the government—the previous government and this government. We are eager to find out what submissions will be made.

One of the problems you initially start with is the possibility that you could draw a line across the north of Canada and actually miss some areas that are south of that line. These areas still have essentially a kind of northern atmosphere, in terms of relatively sparse populations and long distances. That is one of the first problems we have with this business of drawing a line.

Now, as far as the main part of your question, I do not know who currently provides the service you are mentioning, but it would not surprise me if there were not very many carriers in that market. Maybe there is only one; maybe only one or two. Now, in the future, where charges of the kind you describe are being applied, perhaps that would attract the interest of some businessman who would take a look at it. He would look at the operating characteristics, he might look at any excess capacity he has in his own fleet. He might very well go in there and provide a competitive service.

Now, we know that providing service like that can be more expensive, because you simply have more difficult climatic conditions to live under. I am not suggesting that such travel will somehow become magically cheap. It will not. There are other examples in the north where, right now, one carrier has the business sewed up. He has the franchise to serve the area, so he sets the rate. It is true, it is supposed to get CTC approval, but he simply says, this is what it costs to provide the service.

## [Traduction]

donné lieu à la résolution, que tous appuyaient, d'encourager l'aide au transport comme élément d'expansion régionale.

La question qui se pose, monsieur le président, est celle de l'importance ou de priorité de cet élément dans la politique. Je crois personnellement que la loi nous rappelle à bon escient le rôle important du transport. Si nous franchissons la prochaine étape, nous disons: Lorsqu'il y a conflit entre son rôle comme aide régional et son aspect concurrentiel, l'aspect régional prédominera, nous nous plaçons dans une situation de conflit très sérieuse.

**Le président:** Monsieur Scowen.

**M. Scowen:** Monsieur Thompson, vous deviez parler des problèmes du transport dans le Nord, que prévoyez-vous par exemple comme service aux voyageurs au nord de la Saskatchewan? Il en coûte davantage pour un vol de 300 milles par transporteur régulier qu'il n'en coûte pour voyager par avion de Prince Rupert à Vancouver ou pour se rendre à Prince Albert. Le transport par voie fluviale dans le nord a augmenté considérablement récemment et le camionnage également à cause des coûts du carburant et d'autres facteurs. Que prévoyez-vous pour le transport dans le Nord?

**M. Thompson:** Il est certain que la prestation du service aérien dans les parties septentrionales du Canada a posé et pose des difficultés pour le gouvernement—le gouvernement précédent et le gouvernement actuel. Nous attendons avec impatience des propositions.

Une des difficultés au départ, c'est la possibilité qu'on pourrait tirer une ligne à travers le nord du Canada et oublier certains secteurs au sud de cette ligne. Essentiellement, ces régions ont toujours un caractère septentrional en quelque sorte, pour ce qui est des populations relativement éparées et les longues distances à parcourir. Voilà le premier problème que nous cause cette ligne.

Pour reprendre votre question, je ne sais pas qui actuellement offre le service que vous avez mentionné, mais je ne serais pas surpris qu'il n'y ait pas beaucoup de transporteurs pour ce marché. Il y en a peut-être un ou deux. À cause du genre de frais que vous avez mentionnés, des hommes d'affaires seront peut-être attirés à l'avenir et voudront peut-être étudier la situation. Ils voudront examiner les caractéristiques de fonctionnement, voir la capacité excédentaire qu'ils ont pour leur propre flotte. Ils pourraient très bien offrir un service concurrentiel.

Nous savons cependant que la prestation de ce service peut être coûteuse, à cause des conditions climatiques difficiles de ces régions. Je ne prétends pas que ce genre de transport deviendra soudain bon marché. Ce ne sera pas le cas. Nous connaissons d'autres exemples dans le Nord, où présentement un transporteur a le marché dans sa poche. Il a reçu la concession pour desservir cette région, par conséquent il établit les tarifs. Il est censé, c'est vrai, obtenir l'autorisation de la CCT, mais il répond simplement que c'est ce que cela lui coûte pour offrir ses services.

## [Text]

Interestingly enough, some of these people who have the licence to provide service in this area are not very much in favour of this document because they have gone through the ordeal of obtaining a licence and developing the traffic. They say to me, all of a sudden, after years of struggle and work, you are going to let somebody else come in. Other people will only come in if, in their judgment as businessmen, they can provide a competitive service at a lower price. After all, that is what the market place is all about.

As far as trucking is concerned, certainly we hear from the marine people that the trucking activity keeps moving farther and farther north. It has had the effect of eroding some of the tonnage that goes in by sealfit. I do not think there is anything we can or would want to do about that. That is a natural progression of service in the north.

As far as the marine service itself is concerned in the north, you will notice the paper goes reasonably carefully and lightly in that direction. We are not suggesting that there is enough traffic to sustain wide-open competition. It is still going to be subject to some regulation, but there are a few things that we can do to make it a little more sensible. We can license a capacity as opposed to a ship. We can also provide licences for more than one year. They are limited now under the Transport Act to one year. So businessmen can perhaps try to get a licence for several years, which gives them a borrowing opportunity. It gives them a kind of projection of business, if you like. But I think the government understands the very critical timing involved in serving the northern communities, and we have deliberately gone cautiously in that area.

• 1625

Those would be my responses to those questions.

**The Chairman:** Thank you. Would you come back, then, to the items and continue with the items on the Minister's list? You have three points under one and then I think you have touched on number two, but I do not think you have completed your discussion on number two, the competition between Crown corporations. Perhaps you have.

**Mr. Thompson:** Mr. Chairman, I would like to say something more about that, if you will permit me.

**The Chairman:** Yes, please do.

**Mr. Thompson:** If I were to categorize responses, I would have to say this one generates more response than probably any other point in the whole package. There is a strong apprehension, for example, by the Canadian truckers that CN may engage in predatory pricing. They point, for example, to the activity currently going on with CN Trucking in which that entity is losing significant sums of money and is charging rates which, according to its critics, bear only a nodding acquaintanceship with reality. Canadian Pacific Rail is concerned that CN will not be disciplined into observing its bottom line and will, in a tight situation with competition, lower prices in order to secure a market share. Third, the larger and, I guess, the more thoughtful shippers are worried,

## [Translation]

Ce qui est intéressant, c'est que certaines personnes qui détiennent des permis pour offrir des services dans cette région ne sont pas vraiment en faveur de ce document, car ils ont eu des difficultés pour obtenir un permis et trouver des activités de transport. Ils m'ont dit: tout d'un coup, après des années d'efforts et de travail, vous laissez entrer quelqu'un d'autre sur ce marché. D'autres viendront seulement si, à leur avis, en tant qu'hommes d'affaires, ils peuvent offrir un service concurrentiel à un prix moins élevé. Après tout, c'est cela le marché.

Pour ce qui est du camionnage, les gens du transport maritime vous ont certainement dit que l'activité du camionnage est de plus en plus répandue dans le nord. En conséquence, il y a moins de tonnage par eau. Je ne vois pas qu'il y ait quelque chose que nous puissions ni que nous voulions faire à ce sujet. Il s'agit d'une évolution naturelle du transport dans le Nord.

Pour ce qui est du service maritime lui-même, dans le Nord, vous remarquerez que le document est très prudent à ce sujet. Nous ne prétendons pas qu'il ait suffisamment de trafic pour une plus forte concurrence. Le transport pourra faire toujours l'objet d'une réglementation, mais on peut faire certaines choses pour rendre ce transport plus sensé. On peut émettre un permis pour la capacité au lieu de le faire pour le bateau. On peut également émettre des permis pour plus d'un an. En vertu de la Loi sur les transports, les permis sont limités à un an. Par conséquent les hommes d'affaires peuvent essayer d'obtenir un permis pour plusieurs années, puisqu'il leur permettrait de faire des emprunts. Ils pourraient planifier leurs activités. Le gouvernement comprend que pour desservir les localités du Nord, le calendrier est un point très sensible, et nous avons délibérément été très prudents à ce sujet.

Voilà ma réponse aux questions soulevées.

**Le président:** Je vous remercie. Voulez-vous revenir aux questions énumérées par le ministre? Il y avait trois points à la première question, vous avez ensuite soulevé la question numéro deux, mais je ne crois pas que vous ayez terminé vos remarques à ce sujet, en concurrence entre les sociétés de la Couronne. Ou peut-être avez-vous terminé.

**M. Thompson:** Monsieur le président, si vous me le permettez je vais ajouter quelque chose à ce sujet.

**Le président:** Certainement.

**M. Thompson:** Si je devais établir une catégorie pour mes réponses, je vous répondrais que celles-ci exigent peut-être une réponse plus que toute autre question soulevée dans le document. Ainsi par exemple les camionneurs canadiens craignent fortement que le CN ne s'engage dans une guerre de prix. Ils soulignent que, dans ses activités de camionnage, le CN perd actuellement des sommes importantes et impose des tarifs, qui selon ses critiques ont très peu à voir avec la réalité. CP rail s'inquiète du fait qu'on n'impose pas au CN de respecter les prix de base et que dans une situation de concurrence serrée, il diminue ses prix pour s'assurer une part du marché. Troisièmement, les gros affrêteurs, et peut-être les plus sages, craignent également que si le CN a pu faire toutes ces choses, ses

## [Texte]

too, because they understand that if Canadian National did all these things they could drive the main competitors out of the marketplace, and then there would be only one service left, at which time CN could charge whatever it wanted to charge.

I think these three forces, although they come from slightly different angles, underline the need for us to come to grips with this issue. The paper indicates that the government is not prepared to stand by and allow Canadian National to behave in anything but a responsible way, and I suppose one of the strongest deterrents against irrational behaviour is the fact that the federal government just does not have the kind of money necessary to bail CN out.

Notwithstanding those assurances, of all these issues I would invite you to pay all the possible attention you can pay to this one. There is a fear that the predatory pricing provisions of the combines legislation are not adequate to deal with any kind of crisis here, and in any event, there is some doubt about whether or not that legislation applies to a Crown corporation.

As you know, in the paper we had suggested there would be a gradual sunseting of section 276, which is the minimum compensatory section. Other people are arguing very strongly that this provision should be retained. Some people are even suggesting that, in addition to retaining section 276, there ought to be a mechanism designed especially for transportation which would amount to an anti-competitive section in the act; that is, where on complaint the agency was told by a competitor that some carrier was engaged in unfair pricing activity, the ultimate effect of which would be to diminish competitors in the field or at least diminish their forcefulness, the agency could intervene. The agency might be given injunctive power to issue an order to terminate that practice. The agency would have certainly the power to investigate and to make a final finding, and perhaps the agency ought to be given the power to consider the awarding of damages against the carrier if he can demonstrate that he was hurt by this practice.

Now, these are provisions that I would toss out for your consideration. Maybe you could bounce them off people who appear before you and see if they like them or do not like them, and let us know.

• 1630

**The Chairman:** Mr. Thompson, to continue that concern, I guess it stems from the provision in the freedom to move for confidential contracts, because how does the shipper know that he is being aggrieved by the Crown corporation, say, if we proceed without any qualification to the confidential contract aspect of the paper? Is that not part of the heart of it, either with Crown corporations or later on in predatory pricing, or the last point the Minister mentions, the measures to protect or enhance services to capital equipment?

**Mr. Thompson:** When we talk about the possibility of anti-competitive pricing, we have to talk about it in terms of who might lay the complaint. The complaint might be laid by another carrier who is seeing his transportation business seriously eroded, or it might be a complaint filed by a shipper who has reason to believe the railway has entered into a very

## [Traduction]

principaux concurrents pourraient se voir écartés du marché. Il n'y aurait plus ensuite qu'un seul service et le CN pourrait alors demander le tarif qui lui plaît?

Ces trois forces, même si elles viennent d'horizons quelque peu différents soulignent la nécessité pour nous de s'attaquer au problème. Le document souligne que le gouvernement n'est pas disposé à laisser le CN se comporter autrement que de façon responsable, et la dissuasion la plus forte, à mon avis, contre ce comportement irrationnel, est que le gouvernement fédéral n'a pas d'argent pour sauver le CN.

En dépit de ces assurances, je vous invite à porter attention surtout à cette question parmi toutes les autres. On craint que les dispositions concernant l'établissement de prix sauvages dans la législation sur les coalitions ne suffise pas à régler une crise de ce genre et de toute façon, on doute que la loi puisse s'appliquer à une société de la Couronne.

Comme vous le savez, nous proposons dans le document la suppression progressive de l'article 276, l'article d'indemnisation minimale. Certains veulent à tout prix conserver cette disposition. D'autres suggèrent même qu'en plus de conserver l'article 276, on trouve un mécanisme pour le transport qui équivaldrait à un article anti-concurrence dans la loi; autrement dit, si les concurrents se plaignaient auprès de l'agence qu'un transporteur fixe des prix injustes, ce qui aurait pour effet de diminuer les concurrents dans le domaine ou de diminuer leur importance, l'agence pourrait intervenir. Elle pourrait émettre une injonction pour mettre fin à cette pratique. L'agence aurait certainement le pouvoir de faire enquête et de prendre une décision finale. On pourrait peut-être donner à l'agence la possibilité d'accorder des dommages et intérêts pour les transporteurs s'il est prouvé que cette pratique lui a nui.

Voilà les dispositions que je propose aux fins de la discussion. Vous pourriez peut-être demander aux gens qui compareraient ce qu'ils en pensent, si cela leur plaît ou pas, et nous en parler ensuite.

**Le président:** Monsieur Thompson, si nous ne tenons pas compte du fait que le document est en réalité un contrat confidentiel, comment l'expéditeur peut-il se rendre compte que la société de la Couronne lui cause un dommage? Cela nous ramène à la nécessité d'aller sans entrave tout en respectant les contrats confidentiels. Est-ce que cela n'est pas au coeur du problème, qu'il s'agisse des sociétés de la Couronne, des prix excessifs, ou de la dernière observation du ministre, les mesures destinées à protéger ou améliorer les services qui mettent en cause l'équipement?

**M. Thompson:** À propos de l'établissement des prix anticoncurrence, il faut se demander qui formule la plainte. La plainte peut être formulée par un autre transporteur qui se sent menacé, ou bien elle peut être formulée par un expéditeur qui a de bonnes raisons de croire que la compagnie de chemin de fer a signé un contrat confidentiel tout à fait avantageux avec



[Text]

agreeable confidential contract with one of the shipper's competitors which is having the effect of not permitting that shipper to get into the marketplace.

Dealing with it from the point of view of an upset carrier, certainly carriers know pretty fast in the marketplace if something is going on. If there is some kind of sudden erosion of their business, they usually know about that. A certain gossip goes on on the street about what rates are. What we have found out in talking to the Americans is that although we are talking about confidential contracts, the information in them is usually known within anything from one to three days. So they are not that confidential.

So a carrier would come into the agency and he would say, for example: That carrier out there, my competitor, has decided to drop rates 40% by way of a confidential contract between Calgary and Vancouver, and there is no way I can do that. The agency, if the government believes this would be useful, should be empowered to take rather immediate summary action to look into the matter. If it found on an initial examination that there was no legitimate basis for that dramatic decline, it would impose an injunction until the matter could be more carefully examined. So that would tend to look after the situation from the point of view of the competing carrier.

From the point of view of the shipper who suddenly finds the guy down the road is getting into the marketplace a lot cheaper than he is, things may get a little more complicated. The shipper who feels his competitor has been given a better deal would be able to go to the agency under the scheme we propose—and it is not all laid out in freedom to move; these are some of the things which have evolved through consultation over the last couple of months—would be able to go to the agency under the general provisions of clause 23 and say, I have reason to believe my competitor is being given a confidential rate by this carrier, this railway company, far better than that company will give me, and I am prepared to demonstrate before you that my shipping characteristics are in all material respects essentially the same as my competitor's; that is, I ship to about the same destinations, I have equal quality of loading dock, I have about the same volumes, and all the other important ingredients that go into that kind of an equation. At that point the agency would be empowered under the law to have a look at that so-called rate and satisfy itself, in consultation with the carrier, that the rate was fair or unfair.

It might find, for example, that the shipper that was complaining does not have shipping characteristics that are the same. But if the agency discovered that for some inexplicable reason the railway was giving a great deal to Mr. X and a very bad deal to Mr. Y, it should have the power to correct that imbalance.

• 1635

**The Chairman:** Okay, I had better leave that alone. There is no such agency in the States that does this, is there?

**Mr. Thompson:** There is, at the moment, a move in the United States to diminish the jurisdiction of the ICC. I am not

[Translation]

un des concurrents de l'expéditeur, si bien que celui-ci ne réussit plus à pénétrer le marché.

Quant aux transporteurs mécontents, ils s'aperçoivent très vite que quelque chose se passe. Du jour au lendemain, ils font moins d'affaires; d'ordinaire, ils s'en aperçoivent. De plus, des bruits circulent sur les tarifs. Dans nos discussions avec les Américains, nous avons constaté que même lorsqu'il y a des contrats confidentiels, leur contenu est connu dans les trois jours qui suivent. Ils ne sont donc pas tellement confidentiels.

Par conséquent, un transporteur vient nous voir et nous dit par exemple: il y a tel transporteur, mon concurrent, qui a décidé de baisser ses tarifs de 40 p. 100 à la suite d'un contrat confidentiel entre Calgary et Vancouver; je ne peux pas suivre. Si le gouvernement pense que cela peut être utile, l'organisation devrait pouvoir prendre des mesures immédiates et étudier le problème. Si après une étude préliminaire on s'aperçoit que cette baisse soudaine ne se justifie pas, on pourrait accorder une injonction en attendant une étude plus approfondie de la situation. Pour le transporteur concurrent, cela serait une solution.

Quant à l'expéditeur qui s'aperçoit que son voisin coupe ses prix, pour lui, les choses peuvent devenir un peu plus compliquées. L'expéditeur qui pense que son concurrent bénéficie de conditions favorables pourrait s'adresser à la commission dans le cadre du système que nous proposons et qui ne figure pas entièrement dans le document *Allez sans entraves*. Depuis deux mois, ce sont des idées qui se concrétisent, et la personne en question pourrait s'adresser à la Commission en vertu de dispositions générales de l'article 23 et dire: j'ai de bonnes raisons de croire que mon concurrent obtient un tarif confidentiel de tel transporteur, cette compagnie de chemin de fer, qui, de son côté, refuse de me donner un tarif comparable. Je suis prêt à vous prouver que les biens que je transporte ont les mêmes caractéristiques que ceux de mon concurrent, c'est-à-dire que j'expédie à peu près vers les mêmes destinations, que les quais de chargement sont d'une qualité comparable, les volumes, tous les éléments qui contribuent à cette équation. À ce moment-là, la Commission serait autorisée en droit à étudier le tarif en question et à décider, après consultation avec le transporteur, que le tarif est juste ou injuste.

Elle pourrait déterminer, par exemple, que l'expéditeur qui a formulé la plainte n'a pas les mêmes caractéristiques d'expédition que son concurrent. Si au contraire la Commission découvre que pour une raison inexplicable le chemin de fer accorde un tarif très préférentiel à M. X et un tarif très favorable à M. Y, elle aurait alors le pouvoir de rectifier ce déséquilibre.

**Le président:** D'accord, je crois que je m'en tiendrai là. Il n'y a pas d'organisme comparable aux États-Unis?

**M. Thompson:** À l'heure actuelle, aux États-Unis on a tendance à diminuer l'influence de l'ICC. Je ne pense pas qu'il

[Texte]

aware of a mechanism in the United States comparable to what I have discussed, but what is happening in the United States—and it may happen in this country—is that groups of shippers who belong to a particular industry are getting together and they are signing what amount to master agreements with the railways. There is one involving the American Paper Institute, for example.

Another has been signed between the railways and the American Chemical Producers' Association. It is a kind of an umbrella agreement which sets out some of the rules of the game. It does not pretend to set rates between you and that railway, but it sort of is a set of rules to which people have agreed.

I would expect to see that same situation evolve in this country because we have a history of strong industrial associations in this country.

**The Chairman:** Do you have copies of those situations you have described, master agreements setting out certain general guidelines?

**Mr. Thompson:** We have requested them and I believe they are in our records and I will try to provide them for you.

**The Chairman:** Thank you. Would you continue. I am just asking a few questions, but I will shut up and let you keep going. I must say it has been very interesting.

**Mr. Thompson:** Just to finish off the role of the Crown corporation, I do not want to be too hard on the Crown corporation. All I am saying is that there is a lot of comment out there and you are going to hear a lot about it. I think we all have to turn our minds to the development of a series of shields which prevent the Crown corporation from engaging in unwise pricing of its services.

Sometimes the relentless quest for a market share can be quite destructive, and I just remind you that during its last week of operation before it became bankrupt Braniff's market share actually increased. If you lower your price enough, inevitably you will increase your market share just before you collapse.

The difficulty in Canada is that the Government of Canada is not inclined of course to let its principal railway collapse, and therein lies the real problem.

When we come to the next issue, no. 3, foreign control of Canadian transportation companies, I guess this might have some special application in the trucking industry. There is a strong fear in the trucking community that if protective measures are not put in place, at least for a few years, then the large American carriers will start hauling in Canada from Canadian point to Canadian point. As you know, in the United States over the last five or six years there has been a restructuring of the trucking community so the large truckers have in fact grown and some truckers that were in a kind of a national operation that were sort of intermediate in size have now been converted into regional operators.

The fear is that the large trucking companies, for example, would haul a load to Toronto and then they would move to,

[Traduction]

existe un organisme comparable à celui dont nous venons de parler, mais aux États-Unis, et cela pourrait fort bien se produire dans notre pays, il y a des groupes d'expéditeurs dans un même secteur qui se regroupent et qui signent des sortes d'ententes-cadres avec les chemins de fer. Par exemple, l'Institut américain du papier a une entente de ce genre.

Il y en a une autre entre les chemins de fer et l'Association américaine des produits chimiques. C'est une sorte d'entente généralisée qui fixe certaines règles. Elle ne prétend pas fixer les tarifs entre les expéditeurs et les chemins de fer, mais plutôt une série de règles auxquelles les parties acceptent de se conformer.

J'imagine que cela pourrait se produire dans ce pays également, car nos associations industrielles ont toujours été très fortes.

**Le président:** Est-ce que vous avez des documents de ce genre, des copies d'entente-cadre avec des listes de directives générales?

**M. Thompson:** J'ai demandé ces documents, que nous devons avoir dans nos dossiers, j'essaierai de vous les faire parvenir.

**Le président:** Merci. Veuillez continuer. Je posais quelques questions, mais maintenant, je vais me taire et vous laisser parler. Je dois dire que c'est fort intéressant.

**M. Thompson:** Pour en terminer avec le rôle de la société de la Couronne, je ne voudrais pas être trop dur pour la société de la Couronne. Tout ce que je dis, c'est qu'on parle beaucoup et qu'on va continuer à beaucoup entendre parler de cette question. Nous allons tous devoir réfléchir à une série de protections qui empêcheront la société de la Couronne de fixer des prix abusifs pour ses services.

Parfois la lutte continuelle pour maintenir une part du marché peut être très destructive. Qu'il me suffise de vous rappeler qu'une semaine avant de faire faillite, les actions de la Braniff avaient augmenté. Si vous baissez suffisamment vos prix, forcément, avant de vous effondrer, vous verrez vos actions remonter.

Au Canada, la difficulté, c'est que le gouvernement répugne à laisser ses principaux chemins de fer s'effondrer. C'est là le fond du problème.

Quant à la question suivante, le numéro 3, le contrôle de compagnies de transport canadiennes par des compagnies étrangères, cela a des effets tout particuliers sur l'industrie des transports par route. Les transporteurs routiers craignent que d'ici quelques années les gros transporteurs américains ne commencent à desservir le marché intérieur canadien si des mesures protectrices ne sont pas mises en place. Comme vous le savez, aux États-Unis depuis cinq ou six ans le secteur des transports routiers a été restructuré et aujourd'hui les gros transporteurs ont pris de l'expansion pendant que des transporteurs nationaux d'importance moyenne ont été relégués au rang de transporteurs régionaux.

Ainsi, on pourrait voir de grosses compagnies de transport livrer un chargement à Toronto pour se rendre ensuite à

## [Text]

say, Calgary with a load of Canadian goods, deliver in Calgary and then perhaps proceed south to Denver with a load, load up again in Denver and then maybe proceed to Chicago. They would run a circuit. This would be extremely efficient for them and they would use the convenient Toronto-Calgary run to make sure they did not have an empty back-haul.

Where we get into difficulty is that they can quote a price on merchandise from Toronto to Calgary which amounts to their back-haul. For a Canadian carrier it is his forehaul, and there is a big difference. Therefore, I would certainly invite you to ask what kind of protective measures, if any, should be put in place, at least for a period of a few years, to provide the Canadian trucking community with an opportunity to adjust to all these changes. This is a very major fear.

## • 1640

In the larger sphere, you might want to ask whether the use of Investment Canada as a mechanism for preventing take-overs of Canadian transportation systems is an appropriate mechanism. There are some various choices, I think, that can be made that Investment Canada could be used, but perhaps the legislation would mandate an enhanced role for the Minister of Transport in that operation, if it dealt with transportation.

Item 4—ways and means of improving services in northern and remote areas. As I referred to earlier, we have some problems with the suggestion that there be a line drawn, separating north from south; where should that line really be. Some people have suggested that maybe there ought to be some form of regulation within the north—that is from origin to destination within the north—but that there be no regulation from services going into the north, or coming from the north into the south.

All I can say is that we certainly still have, I think, a great interest in finding out what people say. We have talked to some carriers in the north, and some of them are opposed to deregulation in the north, such as Bradley Air Services Limited. Some are not so opposed. I do not think we have received any submissions yet from anybody in the north—any shipper or any community. Now, I say that with some apprehension, because material is coming in every day, and it may be that we do have some representation. But it seems to me so far that the apprehension has been expressed by carriers, not by users.

As you know, it was not a matter of putting deregulation in the north and forgetting about it. I think the Minister has stressed a very strong government commitment that where there was service and it suffered as a result of these reforms the government is prepared to support the provision of air services in the north after they would be invited by way of public tender.

Item 5 is really a corollary of item 2, if you like. It is a question of compensatory rail rates and predatory pricing, and I think we have probably already covered that.

## [Translation]

Calgary avec un chargement de biens canadiens, effectuer la livraison à Calgary pour redescendre ensuite vers le sud, vers Denver, recharger à Denver, puis aller à Chicago. Autrement dit, ils établiraient un circuit. Pour eux, ce serait très rentable, cela leur permettrait d'utiliser le segment—Toronto Calgary et de ne pas faire de trajet à vide.

Le problème, c'est que pour le transport entre Toronto et Calgary, ils sont libres de demander un prix qui couvre tout juste leur retour à vide. Pour un transporteur canadien, c'est le trajet principal, et cela fait une grosse différence. Par conséquent, vous devriez réfléchir aux mesures protectrices qui, le cas échéant, pourraient être mises en place pendant quelques années pour donner à l'industrie canadienne le temps de s'adapter à ces changements. C'est actuellement une grosse source d'inquiétude.

En allant plus loin, vous pouvez vous demander s'il ne serait pas possible d'utiliser Investissement Canada pour bloquer les rachats de compagnies de transport canadiennes. On pourrait faire appel aux services d'Investissement Canada sous plusieurs formes, et en particulier, on pourrait modifier la loi et donner au ministre des Transports une plus grande influence sur ce secteur.

Le point 4, moyens d'améliorer les services dans le Nord et dans les régions isolées. Comme je l'ai dit plus tôt, l'idée de tirer un trait du nord au sud pour séparer les régions pose un problème certain, celui de savoir où tirer le trait. Certains pensent que le Nord devrait être réglementé d'une façon ou d'une autre, c'est-à-dire les transports en provenance et à destination de points dans le Nord, mais que les services à destination du Nord ou en provenance du Nord et à destination du Sud devraient échapper à cette réglementation.

Là encore, j'aimerais beaucoup savoir ce que les gens en pensent. Nous avons eu l'occasion de parler avec des transporteurs du Nord, certains d'entre eux s'opposent à la déréglementation du Nord, par exemple *Bradley Air Services Limited*. D'autres ne s'y opposent pas autant. Je ne sais pas si nous avons reçu des soumissions d'expéditeurs ou de communautés du Nord. Cela dit, je ne suis pas sûr de moi, car tous les jours, de nouveaux documents arrivent, et il est possible que nous ayons reçu quelque chose. mais il me semble que jusqu'à présent, ce sont les transporteurs et non pas les usagers qui s'inquiètent le plus.

Comme vous le savez, il n'a jamais été question de déréglementer le Nord pour s'en désintéresser complètement. Le ministre a insisté sur le fait que le gouvernement se sentait engagé, que si les services étaient le moins diminués par ces réformes, il assurerait des services aériens dans le Nord après avoir fait des appels d'offre publiques.

Le point 5 est en réalité le corollaire du point 2, la question des tarifs de chemins de fer compensatoires et de l'établissement de prix abusifs. Je crois que nous avons déjà discuté de cette question.



## [Texte]

Item 6—measures to protect or enhance services to captive shippers. In the presentation of this package, "Freedom to Move", I think one of the reasons we have had such strong support is that shippers feel that there has been a fairly balanced package put forward. Some shippers have some apprehension about confidential contracting, but that apprehension is sort of balanced off by seeing some improvements made in the ways that captive shippers and others can get relief if they feel they are getting a bad deal. And as you know, in the set of proposals there are really three ways that captive shippers can get some help. First of all, they can call for improved mediation; second, they can go to final offer arbitration; and third, they can use, I hope, a more streamlined fast section 23. But certainly in your travels someone may come up with a suggestion that will further enhance the position of captive shippers. We would propose to do that, too, by greatly expanding the inter-switching limits that are applicable and, under appropriate circumstances, permitting one railway to travel over the line of another.

All of these things are aimed at attempting to interject some competition between the two major railways.

I think that sort of ends the list, Mr. Chairman, of the high points that we would like your help on.

**The Chairman:** Mr. Thompson, I want to thank you for giving us, as you say, the high points. I am always impressed with your articulation of complex issues. You make them sound rather sensible. Now I guess it is up to us to test that against some of the briefs we are going to have.

• 1645

What is the wish of the committee? We have Mr. Thompson here, and we got started relatively soon. I would like to put some questions to Mr. Thompson about his own consultative process, just advising the committee how he intends to work as we are working. As we all admit, this is an interesting exercise, and we give the Minister full credit for in effect getting the reference to the committee, notwithstanding, as we all know, that Mr. Thompson, whom I did not formally introduce earlier—but most of you have met him before—has been seconded from the Canadian Transport Commission as the Assistant Counsel of the Canadian Transport Commission... and most members here know, as he said earlier in an in camera meeting we had, he has been seconded to the Minister of Transport and in effect he is basically the driving force and author of the *Freedom to Move* white paper. He is officially the Co-ordinator of Economic Regulatory Reform for the Department of Transport.

I must say, you are a hell of a lot more human sounding than your title would cloak you in, anyway.

It is an interesting exercise, because as most members know, this committee really wondered about proceeding with a substantive hearing in an abbreviated time period, as the consultative process that Mr. Thompson and his people have been doing ever since the white paper was launched. We are now engaged in the process. The Minister has given us more

## [Traduction]

Le point 6, protection des expéditeurs captifs. Si ce document *Allez sans entraves* a été si bien accueilli, c'est probablement parce que les expéditeurs considèrent que c'est une proposition passablement équilibrée. Certains expéditeurs ont des appréhensions au sujet des contrats confidentiels, mais ces appréhensions sont compensées par les progrès accomplis quand on constate que les expéditeurs captifs peuvent obtenir gain de cause lorsqu'on leur a fait de mauvaises conditions. Comme vous le savez, aux termes de la proposition, les expéditeurs captifs ont trois recours. Premièrement, ils peuvent demander une médiation améliorée; deuxièmement, ils peuvent soumettre l'offre finale à l'arbitrage, et, troisièmement, ils peuvent se réclamer d'un article 23 simplifié et plus expéditif, du moins je l'espère. En tout cas, pendant nos voyages, quelqu'un suggérera peut-être d'améliorer encore la position des expéditeurs captifs. Nous aussi, nous pensons que c'est possible en repoussant de beaucoup les limites imposées pour les correspondances et, dans certaines circonstances, en autorisant une compagnie de chemins de fer à emprunter les voies d'une autre compagnie.

Toutes ces mesures sont destinées à introduire une certaine concurrence entre les deux principales compagnies.

Voilà qui termine la liste, monsieur le président, des points saillants pour lesquels nous avons besoin de votre aide.

**Le président:** Monsieur Thompson, je tiens à vous remercier de nous avoir fait part de cette liste. La façon dont vous expliquez des problèmes complexes m'impressionne toujours. A vous entendre, c'est très logique. Maintenant, c'est à nous de concilier tout cela et les mémoires que nous allons recevoir.

Comment voulez-vous procéder? Nous avons M. Thompson avec nous, nous avons commencé très tôt. J'ai des questions à poser à M. Thompson au sujet des consultations qu'il a faites, j'aimerais qu'il nous dise comment il a l'intention de travailler au fur et à mesure que nous progressons. Nous le reconnaissons tous, c'est un exercice très intéressant et nous avons tout lieu de féliciter le ministre de nous avoir référé cette question. Cela dit, reconnaissons, nous le savons tous, que M. Thompson que je n'ai pas présenté officiellement tout à l'heure mais que la plupart d'entre vous ont déjà rencontré est juriste adjoint à la Commission canadienne des transports et nous a été détaché par cet organisme. Il nous a déjà dit, dans une séance à huis clos que nous avons eue, qu'il avait été détaché auprès du ministre des Transports et qu'il est en réalité le principal responsable et l'auteur du Livre blanc *Allez sans entraves*. Il est le coordonnateur officiel de la réforme de la réglementation économique du ministère des Transports.

Je dois avouer après vous avoir écouté que vous êtes beaucoup plus humain que votre titre ne présage.

C'est un exercice intéressant, car, comme la plupart d'entre vous le savent, le Comité avait des doutes sur la possibilité de tenir des audiences approfondies en très peu de temps. Or, M. Thompson et ses collaborateurs ont déjà bien amorcé le processus de consultation depuis la publication du Livre blanc. Le ministre nous a maintenant accordé plus de temps, et M.

*[Text]*

time. Mr. Thompson is prepared to give us the time that he can give us. It is a sort of two-pronged thing.

Is your consultative process continuing as we are going to have hearings? I just wonder how that thing fits into the whole ball of wax.

**Mr. Thompson:** Mr. Chairman, of course we have had some undertakings which were made quite some time ago, and we intend to carry those out: appearing before, for example, the Toronto Board of Trade. The Minister will appear before that board on October 23. We have some other meetings and groups we promised to appear before, and we will certainly do that.

I think what we will find is that after you advertise the hearings you will be conducting, a number of people will be inclined to direct their comments to you through that forum. We will be doing nothing at all to stimulate further consultation on our level. In fact, in the replies we are now giving to people we are including a paragraph which advises them that the Standing Committee has this reference and that they ought to decide if they would like to appear before you at some time.

So what we would like to do at this time is first of all, if somebody calls us and wants to see us specifically, we will see them. But we would like to have the consultative process channelled through your committee as much as possible from now on.

**The Chairman:** The clerk says he has noticed a difference even before the ad hits the papers, and because of the procedure and the regulatory system around here, for some unknown reason, as far as I am concerned, it takes about seven days from the time it is set up finally to get out in the daily press. Friday is the day, I am informed, that the ad is supposed to hit the dailies, but even before that the calls have been coming in and the letters have been coming, I guess as a result of that extra paragraph you have been putting in your letters.

Mr. Thompson, you have raised an awful lot of questions. We will not get into them today, but there are gentlemen sitting here who have been seconded from the CTC and other areas of interest and expertise and who are going to be seconded to this committee. We will formalize that arrangement at another time. I hope they are going to assess what you have said today, because I think you have opened up many interesting dimensions.

But how much longer do you want to sit today to hear from Mr. Thompson? Frankly, if Mr. Blaikie had not been here, this committee would have had... and I appreciate his co-operation.

**Mr. Blaikie:** Mr. Chairman, I did not anticipate that the Liberal Party was boycotting these hearings.

**The Chairman:** Do not get into that. That has been a subject of scar tissue ever since September 4.

**Mr. Blaikie:** They are having a very difficult time adjusting to doing things with 10 more people than the NDP has been used to for a long time.

*[Translation]*

Thompson est prêt à nous donner tout le temps qu'il pourra nous donner. Autrement dit, il y a deux aspects.

Est-ce que vous allez poursuivre vos consultations pendant que nous aurons des audiences? Je me demande comment tout cela est organisé.

**M. Thompson:** Monsieur le président, évidemment, nous avons pris des engagements il y a déjà un certain temps et nous avons l'intention de les respecter. Par exemple, nous devons comparaître devant la Chambre de commerce de Toronto. Le ministre doit comparaître devant cet organisme le 23 octobre. Nous avons d'autres séances de prévues, d'autres groupes auxquels nous avons promis une visite, et nous tiendrons parole.

Cela dit, quand vous aurez annoncé vos audiences dans les journaux, il y a des gens qui choisiront de s'adresser à vous de cette façon-là. Nous ne ferons rien pour continuer à encourager les gens à nous contacter directement. En fait, dès maintenant, nous avons rédigé un paragraphe dans lequel nous parlons des audiences du comité permanent et nous leur demandons de décider s'ils souhaitent comparaître devant vous.

Par conséquent, si quelqu'un nous appelle et souhaite nous rencontrer, nous le recevons. Mais nous préférierions que la consultation se poursuive par votre entremise à partir de maintenant.

**Le président:** Le greffier me dit qu'il a déjà constaté une différence, et nos annonces n'ont pas encore paru dans les journaux. Pour une raison obscure, il y un délai de sept jours environ pour faire paraître une annonce dans les journaux quotidiens. On me dit que les premières annonces paraîtront vendredi, mais nous avons déjà commencé à recevoir des appels et des lettres, j'imagine que c'est à cause du paragraphe que vous avez ajouté à vos lettres.

Monsieur Thompson, vous avez soulevé un très grand nombre de questions. Nous n'allons pas nous lancer là-dedans aujourd'hui, mais il y a parmi nous des gens de la CCT et d'autres spécialistes qui seront détachés auprès du Comité. Nous prenons des dispositions officielles à une date ultérieure. J'espère qu'ils réfléchiront à ce que vous avez dit aujourd'hui, car, à mon sens, vous avez soulevé des questions particulièrement intéressantes.

Cela dit, combien de temps devons-nous retenir M. Thompson? Je dois avouer que si M. Blaikie n'était pas venu, le Comité... j'apprécie beaucoup sa coopération.

**M. Blaikie:** Monsieur le président, je ne savais que le Parti libéral avait l'intention de boycotter ces audiences.

**Le président:** Je vous en prie n'abordez pas ce sujet, qui est particulièrement douloureux depuis le 4 septembre.

**M. Blaikie:** Ils ont beaucoup de mal à se débrouiller avec 10 personnes de plus que le NPD n'en a depuis très longtemps.

[*Texte*]

**The Chairman:** Yes, Mr. Blaikie. You are allowed that, since you have been here.

• 1650

**Mr. Blaikie:** In any event, I have another commitment for 5 p.m. and I just am not able to stay. I regret that everything, sort of, depends on me. I hope somehow that can be overcome.

**The Chairman:** We all know: this is after a long weekend; the Canada Shipping Act is in the House; the subcommittee is travelling; one very good member of the committee, who is on the subcommittee, is in the hospital. There is a variety of reasons. I knew today was going to be difficult, and I appreciate every member being present to hear Mr. Thompson and to get this thing launched. This is really what it is.

I am certainly hoping to recess at 5 p.m. We are going to come back Thursday with the Minister. Mr. Thompson has agreed to come for different periods and he may be there late with the Minister Thursday. There may be other questions from members but, unless there are questions to Mr. Thompson further about what he said or anything else he wants to say... well, let me say that you have clarified to me where you sit in terms of the consultative process that you started before we ever got seized with the matter, and I can understand you still having commitments. Obviously, the results of your consultative process will come back before this committee or perhaps go to the Minister and be part of the legislation after you get the report of the committee, which I guess is going to be part of the consultative process, too, in a larger sense. This is the beginning of a long week. We are going to be sitting on this a long time—not a long time in terms of the timeframe but as to many hours—and I do not want to overtax anyone today.

Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, my question can wait, except for one thing. Does Mr. Thompson have a written copy of what he was saying today, not in answering the questions but in his first presentation? Do you have a written copy of that, sir?

**Mr. Thompson:** No, Mr. Chairman. I have gone through this a number of times now and I do not have any written text. I just try to choose the things which I think will be of most interest. I do not have any text.

Mr. Taylor: Okay.

**Mr. Belsher:** It was the 30-minute version; it was not the hour version.

**The Chairman:** No, no. Well, his 30-minute version was very good. It extended and opened up many areas. Actually, Mr. Taylor, this table of experts and pseudo-experts are going to be assessing what Mr. Thompson said. We hope to get the procedures organized and also get the composition of the committee formalized, so that even before another hearing, and especially after the evidence from Mr. Thompson today, the experts on committee will give us their assessment of what he says and raise questions as to what he opened up, so that we

[*Traduction*]

**Le président:** Oui, monsieur Blaikie, depuis que vous êtes là, c'est tout ce dont vous disposez.

**M. Blaikie:** De toute façon, j'ai un autre engagement à 17 heures, et je suis forcé de partir. Je regrette que tout dépende de moi, en quelque sorte. J'espère qu'on trouvera une solution.

**Le président:** Nous le savons, c'est le terme d'une longue fin de semaine; la Chambre étudie la Loi sur la marine marchande du Canada, le Sous-comité est en déplacement, il y a un excellent membre du Comité qui fait partie du Sous-comité et qui est à l'hôpital; bref, de multiples circonstances. Je savais que nous aurions des problèmes aujourd'hui et j'apprécie que vous soyez tous venus entendre M. Thompson et amorcer nos travaux. Cela a servi à quelque chose.

J'espère lever la séance à 17 heures; jeudi, nous recevrons le ministre. M. Thompson a accepté de venir à plusieurs reprises, et jeudi, il arrivera peut-être assez tard. Les députés ont peut-être d'autres questions à poser, mais s'ils n'en ont pas pour M. Thompson au sujet de ce qu'il a dit, s'il n'a rien à dire lui-même, eh bien, je dois vous dire que je comprends mieux votre place dans ce processus de consultations qui avait déjà commencé avant que nous ne soyons saisis de cette question. Je comprends donc que vous ayez des engagements depuis un certain temps. Évidemment, le résultat de vos consultations nous sera soumis par la suite, sera peut-être soumis au ministre et on en trouvera la trace dans le projet de loi lorsque vous aurez le rapport du Comité. J'imagine que ce rapport également sera un élément du processus. Nous commençons aujourd'hui une longue semaine, nous allons étudier cette question pendant longtemps, non pas longtemps par rapport au calendrier, mais pendant de longues heures, et je ne veux pas abuser de votre patience aujourd'hui.

Monsieur Taylor.

**M. Taylor:** Monsieur le président, ma question peut attendre, à l'exception d'une chose. Est-ce que M. Thompson a un exemplaire écrit de ce qu'il a dit aujourd'hui, non pas les réponses qu'il a données aux questions, mais son exposé? Est-ce que vous avez cela par écrit, monsieur?

**M. Thompson:** Non, monsieur le président. C'est un sujet dont je parle depuis un certain temps, je n'ai pas de texte écrit. J'ai simplement essayé de choisir ce qui risquait de vous intéresser le plus. Je n'ai pas de texte.

M. Taylor: D'accord.

**M. Belsher:** C'était la version de 30 minutes, et non celle d'une heure.

**Le président:** Non, non. En tout cas sa version de 30 minutes était excellente. Elle touchait à beaucoup de choses, ouvrirait des perspectives très intéressantes. En fait, monsieur Taylor, cette table de pseudo-experts va réfléchir aux propos de M. Thompson. Nous espérons nous organiser et également fixer officiellement la composition du Comité; de cette façon, avant les prochaines audiences, et compte tenu de ce que M. Thompson nous a dit aujourd'hui, les experts du Comité pourront nous dire ce qu'ils pensent de ce que nous avons



## [Text]

can pursue that with other witnesses anyway. This is a new experience for all of us.

I think, Mr. Thompson, we are going to see more of you as we move down the road of *Freedom to Move*—that is making puns upon puns—and there being no further questions, I want to thank you very much, as the chairman, on behalf of all the members for sitting here, so that we did not embarrass ourselves too much by twiddling our thumbs. Time is of the essence; I knew today was going to be a difficult day, and I think you have us very interestingly launched on a very interesting exercise and a challenge to the members to produce a worthwhile paper, as we will, by December 13.

Thank you very much for now. The committee is adjourned until Thursday at 3.30 p.m.

## [Translation]

entendu, et nous pourrions reprendre ces questions avec d'autres témoins. Pour nous tous, c'est une expérience nouvelle.

Monsieur Thompson, dans ce parcours sans entrave que nous allons faire ensemble, et n'abusons pas des jeux de mots, nous aurons l'occasion de vous voir très souvent, et puisqu'il n'y a pas d'autres questions, je vous remercie au nom des membres du Comité, d'être venu nous parler aujourd'hui, cela nous évitera de pécher par ignorance. Le temps nous est très mesuré, je savais qu'aujourd'hui nous aurions des problèmes, mais vous avez tout de suite su nous intéresser à cet exercice particulièrement passionnant, cette tâche qui nous attend de préparer un bon rapport d'ici le 13 décembre.

Merci beaucoup. La séance est levée jusqu'à jeudi, 15h30.

















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

WITNESS—TÉMOIN

Mr. Keith W. Thompson, Coordinator, Economy Regulatory  
Reform, Department of Transport.

M. Keith W. Thompson, coordinateur, Réforme des règle-  
ments économiques, ministère des Transports.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 25

Fascicule n° 25

Tuesday, October 22, 1985

Le mardi 22 octobre 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

Président: J. Patrick Nowlan

---

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport

## Transports

---

RESPECTING:

CONCERNANT:

Document entitled "Freedom to Move"

Document intitulé «Aller sans entraves»

---

WITNESS:

TÉMOIN:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Vincent Dantzer  
Mike Forrestall  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
André Ouellet  
André Plourde  
Joe Reid  
Gordon Taylor  
Brian Tobin

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker  
Ross Belsher  
Bill Blaikie  
Lise Bourgault  
Gabriel Desjardins  
Jack Ellis  
Bill Gottselig  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Arnold Malone  
Moe Mantha  
Louis Plamondon  
Joe Price  
Bill Rompkey  
Thomas Suluk

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 70(6)(b)

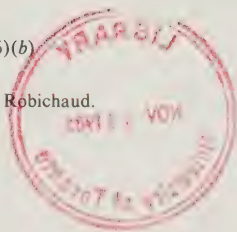
On Thursday, October 17, 1985:

Brian Tobin replaced Fernand Robichaud.

Conformément à l'article 70(6)(b) du Règlement

Le jeudi 17 octobre 1985:

Brian Tobin remplace Fernand Robichaud.





## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, OCTOBER 22, 1985

(33)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Terry Clifford, Mike Forrestall, J. Patrick Nowlan, André Plourde, Joe Reid, Gordon Taylor.

*Alternate present:* Bill Gottselig.

*Witness: From the Dominion Marine Association and the Canadian Shipowners Association:* T. Norman Hall, President.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move".

The witness read an opening statement and answered questions.

At 11:35 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 22 OCTOBRE 1985

(33)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 9 h 35, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Terry Clifford, Mike Forrestall, J. Patrick Nowlan, André Plourde, Joe Reid, Gordon Taylor.

*Substitut présent:* Bill Gottselig.

*Témoin: De l'Association Dominion Marine et de l'Association des armateurs canadiens:* T. Norman Hall, président.

*Aussi présent: De la Bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé *Aller sans entraves*.

Le témoin lit une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 11 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, October 22, 1985

• 0934

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum for the purpose of taking evidence. I appreciate members being here so we can get started. Hopefully some time during today or the next day members can talk about the... We are having a very important steering committee meeting tomorrow to define the workload of the committee for the duration of this study, which at least will have some conclusion on December 13.

• 0935

Without further ado, I want to welcome the officials from the Dominion Marine Association. Mr. Norman Hall, the President of the Dominion Marine Association, could introduce the gentleman with him.

For the information of members, I want to thank the Dominion Marine Association for being here this morning at 9.30 a.m.—after having had some conversation with the clerk to make sure we got some witnesses here on Tuesday to get this fairly involved study under way. That is the reason, colleagues, that the brief you are reading is the brief that was received today, because there really has not been that much lead time to prepare the brief. Even though the generality of some of the issues has been out there, it takes time to put those generalities down onto paper. I appreciate the short time span given. I am glad you are meeting with us to get this study under way.

So without any further ado, Mr. Hall, would you introduce those who are with you, and then perhaps you would read your brief, or skip over it quickly, and then we will have questions.

**Mr. T.N. Hall (President, Dominion Marine Association: Canadian Shipowners Association):** Thank you, Mr. Chairman. Before I get into the paper I might just say, with your permission, sir,

que je m'excuse auprès de nos amis francophones. Nous n'avons pas eu le temps de terminer la traduction de notre mémoire. Comme vous le savez, le délai était très court. A part cela, nous avons un petit problème sur le canal Welland, à l'écluse 7. J'espère que la version française de notre mémoire sera prête pour demain. Merci.

Mr. Chairman, I thank you for the introduction. I might introduce Mr. Angus Laidlaw, who is research co-ordinator with the Dominion Marine Association.

As you mentioned, Mr. Chairman, this was rather short notice, and I trusted the members of your committee will bear with us. The approach we are taking in this paper is basically a sort of broad-brush approach, and we are quite prepared, once

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 22 octobre 1985

**Le président:** Mes chers collègues, je vois que nous avons le quorum et que nous pouvons entendre le témoignage. J'apprécie que vous soyez là et que nous puissions nous mettre à la tâche. Si tout va bien, aujourd'hui ou demain, nous pourrions... Un comité de direction très important va se réunir demain pour définir la charge de travail du Comité au cours de cette étude, qui débouchera à tout le moins sur un certain nombre de conclusions le 13 décembre.

Sans autre préambule, je vais maintenant souhaiter la bienvenue aux représentants de la *Dominion Marine Association*. M. Norman Hall, président de l'Association, pourrait peut-être nous présenter les personnes qui l'accompagnent.

Je tiens ici à remercier les représentants de la *Dominion Marine Association* de leur présence ici ce matin, à 9h30—j'avais pris des arrangements avec le greffier pour m'assurer que nous aurions des témoins aujourd'hui, mardi, afin de nous mettre à la tâche. Aussi le mémoire que vous avez entre les mains a-t-il été reçu aujourd'hui. On a disposé de très peu de temps vraiment pour sa préparation. Malgré le caractère général de quelques-unes des questions à l'étude, il faut du temps pour mettre le tout par écrit. Je me rends bien compte de la brièveté du délai dont on a disposé. Je suis heureux que les témoins aient accepté de nous rencontrer pour entreprendre cette étude.

Sans plus tarder, monsieur Hall, voulez-vous s'il vous plaît nous présenter les gens qui vous accompagnent, après quoi vous pourrez nous faire la lecture de votre mémoire ou nous en signaler les grandes lignes. Nous passerons ensuite à une période de questions.

**M. T.N. Hall (président, *Dominion Marine Association, Association des armateurs canadiens*):** Merci, monsieur le président. Avant de passer au mémoire, j'aimerais tout juste dire, avec votre permission, monsieur, that I want to extend my excuses to my French-speaking friends. We did not get enough lead time to translate our brief. As you know, we got a very short deadline. Moreover, we have a little problem on Welland Canal, at lock number 7. I hope that the French version of our brief will be ready for tomorrow. Thank you.

Monsieur le président, je vous remercie de votre mot de bienvenue. Je vais maintenant vous présenter M. Angus Laidlaw, coordonnateur de la recherche à la *Dominion Marine Association*.

Comme vous l'avez mentionné, monsieur le président, le délai était très court, et je compte sur la compréhension des membres de votre Comité. Notre mémoire présente en quelque sorte une vue d'ensemble. Après vous avoir fait part de son contenu, nous répondrons volontiers à toutes vos questions.

## [Texte]

we have gone through it, to answer any questions any members of the committee may have.

With your permission, I will read it through, because I do not think people have had a chance to read it thoroughly yet.

**The Chairman:** Please do. For purposes of the record, you can appreciate, Mr. Hall, with your experience, getting these committees off the inert, stationary position to start a hearing. . . . We hope, once the flow begins—and certainly as chairman of the steering committee, which will be defining it even more tomorrow, I hope to make sure we get the briefs, because there are some complications and complexities in this study. We have experts here who are going to be confirmed retroactively, hopefully tomorrow in the steering committee and approved at the next full meeting of this committee. This is mainly for purposes of the record, not any admonition to you, that the briefs will come in; that I, as chairman, will undertake that members who will have a sustaining interest in this—traditionally there will be six or eight or nine, but hopefully the whole fifteen, though I know the realities of members' time—will not only get the brief, but will also get a précis with an analysis from the experts, the consultants we have hired to help us in this study so that this committee will produce for the Minister a meaningful, substantive report.

But we understand your position and are glad you are here with your brief today.

**Mr. Hall:** Thank you. This brief is intended as background information for members of the Standing Committee on Transport, which is in the process of conducting hearings on the proposals by the Government of Canada to develop a new legislative framework for Canadian transportation, which will, in the words of the discussion paper called *Freedom to Move*, minimize government control over shippers and carriers while ensuring that the public interest is met.

The Dominion Marine Association represents 17 Canadian companies engaged in commercial shipping operations on the Great Lakes, the St. Lawrence Seaway, and the coastal trade. The members of our association are Algoma Central Railway, Algoma Steel, Canada Steamship Lines, Carryore Limited, Federal Commerce & Navigation Limited, Groupe Desgagnés (1981) Inc., Gulf Canada Limited, Halco Inc., Imperial Oil, Misener Shipping, N.M. Paterson, P & H Shipping, Pioneer Shipping, Shell Canadian Tankers, Société Sofati/Soconav, Texaco Canada, and ULS International.

• 0940

The freights of the DMA comprise 133 vessels, for a gross registered tonnage of 1.88 million gross registered tonnes. These vessels, primarily dry bulk carriers and tankers, operate mainly in the Great Lakes and St. Lawrence Seaway system

## [Traduction]

Avec votre permission, je vais maintenant lire notre mémoire, car je ne crois pas que personne ait eu le temps de le lire au complet encore.

**Le président:** Je vous en prie. Aux fins du compte rendu, vous vous rendez certainement compte, monsieur Hall, avec l'expérience que vous avez, qu'un comité doit pour sortir de la position stationnaire et vaincre l'inertie, et qu'une audience commence. . . . j'espère, qu'une fois les délibérations engagées—en qualité de président du Comité directeur, qui donnera plus de précisions encore demain, je tiens à m'assurer que nous obtiendrons les mémoires, parce que cette étude présente un certain nombre de complications et de difficultés. Nous avons ici des experts, dont la nomination en tant que membres sera confirmée rétroactivement par le Comité directeur, demain je l'espère, et approuvée lors de la prochaine réunion en bonne et due forme de notre Comité. Je tiens à ce que cette précision soit incluse dans le compte rendu. Je ne vous adresse aucun reproche, je tiens seulement à m'assurer que les mémoires nous seront remis et que je pourrai, en qualité de président, m'assurer que les membres que la question intéresse—habituellement six, huit ou neuf d'entre eux, voire cette fois-ci tous les quinze, bien que leur emploi du temps soit très chargé—non seulement recevront le mémoire, mais aussi un résumé incluant une analyse faite par les experts, les experts-conseils dont nous avons retenu les services pour cette étude de façon à ce que le Comité puisse remettre au ministre un rapport éloquent, indépendant.

Mais nous comprenons votre position et nous sommes heureux que vous soyez ici aujourd'hui avec votre mémoire.

**M. Hall:** Merci. Ce mémoire vise à fournir des informations de base aux membres du Comité permanent des transports, qui tient actuellement des audiences relativement au nouveau texte législatif que le gouvernement du Canada se propose d'adopter concernant les transports au Canada, et qui, pour reprendre les termes utilisés dans le document de travail intitulé *Aller sans entraves*, vise à minimiser le contrôle du gouvernement sur les expéditeurs et transporteurs tout en faisant respecter l'intérêt public.

La *Dominion Marine Association* représente 17 sociétés canadiennes de transport commercial qui font le transport de marchandises sur les Grands Lacs, le long de la Voie maritime du Saint-Laurent et le long des côtes. Les membres de notre association sont: Algoma Central Railway, Algoma Steel, Canada Steamship Lines, Carryore Limited, Commerce et navigation fédérale Ltée, Groupe Desgagnés (1981) Inc., Gulf Canada Limited, Halco Inc., Imperial Oil, Misener Shipping, N.M. Paterson, P & H Shipping, Pioneer Shipping, Shell Canadian Tankers, Société Sofati/Soconav, Texaco Canada et ULS International.

La flotte marchande de la DMA comporte 133 navires, qui représentent une jauge brute au registre de 1,88 million de tonnes métriques. Ces navires, qui sont principalement des vraquiers et des bateaux-citernes, desservent les ports cana-



*[Text]*

between Canadian ports and import and export trades within American Great Lakes ports. Some DMA members also operate in waters off the Atlantic provinces, in the Arctic, along the American east coast into the Gulf of Mexico, and in certain cases some deep sea trades.

DMA members own and operate 75% of all vessels over 1,000 GRT registered under the Canadian flag. In 1984 these vessels carried 85 million tonnes of dry and liquid bulk commodities, including 19 million tonnes of grain, 21 million tonnes of coal and 17 million tonnes of iron ore.

Statistics indicate the significance of DMA participation in inland trade. Last year 71% of the cargo transiting the Welland Canal section of the St. Lawrence Seaway was hauled by members of the DMA. These fleets carried 63% of the tonnage that was moved through the Montreal-Lake Ontario section.

Dominion Marine Association supports and endorses in the main the principles of and the proposals outlined in the document *Freedom to Move*. DMA members collectively and individually have long been on record as supporting the proposition that the public interest is best met by reliance on competition and market forces. Generally, in fact, the inland and coastal shipping trades have been relatively free of economic regulation in respect of rate setting in the manner experienced by the air and surface section, that is, rail and trucking modes.

The legislation extant in this area is the Inland Water Freight Rates Act, which enables the Canadian Grain Commission to prescribe maximum rates for the movement of grain by vessel from Thunder Bay to ports in Canada and the United States. Conditions of supply of shipping services in the Great Lakes have been and continue to be such that the commission has not had cause to prescribe maximum rates for the carriage of grain. Indeed, the formidable economic power of the Canadian Wheat Board, the largest single purchaser of grain shipping services in the Great Lakes, together with an abundance of competitive supply of these services, has rendered the need for such legislation safeguard as academic. The DMA endorses the proposal by the Government of Canada to repeal the Inland Water Freight Rates Act in this account.

Canada Shipping Act: DMA supports the proposal to revise the Canada Shipping Act to reserve the coasting trade for Canadian ships, to extend the jurisdiction of the CSA to 200 nautical miles or to the limits of the continental shelf, and to expand the scope of the act to include all commercial marine activities except for fishing.

With respect to the system of waiver, permitting foreign flag ships to satisfy requirements of shipping where the supply of

*[Translation]*

diens surtout dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent; ils assurent également le commerce d'importation et d'exportation dans les ports américains des Grands Lacs. Certains navires de la DMA sont en activité dans les eaux côtières des provinces de l'Atlantique, dans l'Arctique, le long de la côte Est des États-Unis et se rendent jusque dans le golfe du Mexique. Ils servent aussi parfois au commerce de transport en haute mer.

Les membres de la DMA possèdent et exploitent 75 p. 100 de tous les navires de plus de 1000 tonnes de jauge brute battant pavillon canadien. En 1984, ces navires ont transporté plus de 85 millions de tonnes de marchandises solides et liquides en vrac, notamment 19 millions de tonnes de grain, 21 millions de tonnes de charbon et 17 millions de tonnes de minerai de fer.

Les statistiques révèlent l'importance de la participation de la DMA au commerce intérieur. Ainsi, l'année dernière, 71 p. 100 des marchandises acheminées dans le canal Welland de la Voie maritime du Saint-Laurent ont été transportées par des navires de la DMA. Ces navires ont également transporté 63 p. 100 du tonnage en transit dans la section Montréal-lac Ontario.

La DMA appuie essentiellement les principes et les propositions exposés dans le document intitulé «*Aller sans entraves*». Depuis longtemps les membres de la DMA appuient officiellement, de façon individuelle et collective, la proposition voulant que le meilleur moyen de servir les intérêts du public consiste à mettre l'accent sur la concurrence et les forces du marché. En fait, le commerce maritime intérieur et le cabotage ont en général été relativement exemptés du genre de réglementation tarifaire pratiquée dans les transports aériens et terrestres, c'est-à-dire le transport ferroviaire et le camionnage.

La loi en vigueur dans ce domaine est la Loi relative au taux de fret sur les eaux intérieures. Celle-ci permet à la Commission canadienne des grains de fixer des taux maxima pour le transport maritime de grains de Thunder Bay à tout port du Canada ou des États-Unis. Cependant, la disponibilité des services de transport maritime demeure telle dans les Grands Lacs que la Commission n'a encore jamais eu de raison de fixer des taux maxima pour le transport du grain. Ainsi, à cause du pouvoir économique considérable de la Commission canadienne du blé, le plus important acheteur unique des services de transport maritime dans les Grands Lacs, et de l'abondance des services concurrentiels, cette disposition de la loi demeure purement théorique. La DMA appuie la proposition du gouvernement canadien d'abroger la Loi relative au taux de fret sur les eaux intérieures en ce qui concerne cette disposition.

La Loi sur la marine marchande du Canada: la DMA appuie la proposition de réviser la Loi sur la marine marchande du Canada, de façon à confier le cabotage en exclusivité aux navires canadiens, à étendre la limite des eaux territoriales à 200 milles marins ou aux limites du plateau continental et à élargir sa portée de façon à englober toutes les activités commerciales maritimes à l'exception de la pêche.

En ce qui a trait aux clauses de dérogation, qui permettent de faire appel aux navires étrangers lorsque les navires

## [Texte]

Canadian ships is insufficient or where we do not have any, for that matter, we accept the proposition that it should be retained. Waivers are currently provided by the Canadian Transport Commission only after the latter has satisfied itself, through investigation, that conditions for the granting of the waiver—i.e., insufficient Canadian ships—have been met.

We submit that in order to ensure that a retained waiver system is operated consistent with the thrust of the amendments of the CSA, the regulatory agency that replaces the CTC must have the resources and the commitment to thoroughly investigate and confirm the need for a waiver on a case-by-case basis. Basically, all we are suggesting there is that there should be, at the same time, reasonable notice. Cost is not supposed to be a factor in this case. There have been instances in the past where last minute applications have been made which are somewhat spurious.

DMA concurs with the statement in the discussion paper that several issues must be resolved in order to reconcile the Canada Shipping Act with other legislation, such as the Customs and Excise Offshore Applications Act, which may impose duty upon vessels involved in offshore exploration and development.

Current provisions of the act specify that Canadian built ships repaired abroad become fully dutiable upon returning to the coasting trade. This measure, essentially a form of protection of Canadian shipbuilders, is unique to Canada among maritime nations and imposes an unduly heavy burden on shipowners required by circumstance to commission repairs in overseas yards.

Northern Transportation: DMA supports the proposal to license northern community resupply services on a fleet basis and to effect changes in rate regulations that would lend more flexibility and efficiency to the resupply enterprise.

• 0945

Cost of regulation: In the preamble to the section in *Freedom to Move* on marine transportation, the fourth objective upon which the major legislation proposals are based is stated as "removal or reduction of all unnecessary regulatory costs". While the thrust of *Freedom to Move* is admittedly related to economic regulation, marine interests have made the plausible inference that the Government of Canada sees the need to examine the other regulatory regimes and government-provided services to which shipowners are captive customers.

Members of the Standing committee may be familiar with one case in point: the perennial issue of compulsory pilotage, which involves a regulatory requirement that Canadian ships engaged in Great Lakes-Seaway trade take aboard pilots in certain circumstances on the seaway and the St. Lawrence. While Canadian shipowners have always endorsed the

## [Traduction]

canadiens ne peuvent répondre à la demande, ou même qu'aucun d'entre eux n'est disponible, nous acceptons la proposition voulant que ces clauses doivent être maintenues. Les dispenses sont actuellement émises par la Commission canadienne des transports uniquement lorsque celle-ci juge après enquête que les circonstances—insuffisance de navires canadiens—le justifient.

Afin d'assurer une application des clauses de dérogation qui soit compatible avec l'esprit des modifications de la Loi de la marine marchande, nous proposons que l'organisme de réglementation remplaçant la Commission canadienne des transports ait l'obligation de faire une enquête approfondie dans chaque cas et dispose des ressources nécessaires à la confirmation du bien-fondé d'une dispense. En fait, tout ce que nous proposons est qu'il y ait en même temps une période de préavis raisonnable. Le coût ne devrait pas entrer en ligne de compte. Il y a eu des cas dans le passé où des demandes faites à la dernière minute ont été plutôt fallacieuses.

En accord avec le mémoire, la DMA est d'avis que plusieurs questions doivent être résolues pour concilier la Loi sur la marine marchande avec d'autres lois, telles que la Loi sur la compétence extracôtière du Canada pour les douanes et l'accise, qui peut imposer une taxe aux navires utilisés dans l'exploration et l'exploitation au large.

Certaines dispositions actuelles de la Loi prévoient que des navires construits au Canada et réparés à l'étranger deviennent totalement taxables lorsqu'ils servent de nouveau au cabotage. Parmi les nations maritimes, le Canada est le seul pays à avoir adopté une telle mesure, qui est essentiellement une forme de protection pour les constructeurs de bateaux canadiens. Elle impose un fardeau financier excessif aux propriétaires de bateaux qui sont obligés par les circonstances de faire réparer leur navire dans un chantier naval étranger.

Le transport dans le Nord: La DMA appuie la proposition de délivrer les permis de ravitaillement des collectivités du Nord sur la base d'une flotte de navires et de modifier la réglementation des tarifs pour donner plus de flexibilité à cette activité et pour la rendre plus efficace.

Frais de réglementation: Dans le préambule à la section sur le transport maritime du document intitulé *Aller sans entraves*, le quatrième des objectifs sur lesquels se fondent les principaux projets législatifs est énoncé comme suit «élimination ou diminution de tous les frais de réglementation inutiles». Bien que l'objet de son rapport soit expressément relié à la réglementation économique, les intéressés dans le secteur du transport maritime pensent et leur déduction est plausible—que le gouvernement du Canada estime nécessaire d'examiner les autres règlements et services gouvernementaux dont les armateurs sont clients captifs.

Les membres du Comité ont peut-être déjà eu vent de l'un des points en litige: la sempiternelle question du règlement obligeant les armateurs canadiens dont les bateaux circulent sur la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs à recourir aux services de pilotes pour leurs déplacements sur la voie maritime dans certaines circonstances. Bien que les



## [Text]

proposition that there is a necessity that piloted services be compulsory for ships unfamiliar with waters being navigated—e.g., foreign ships making relatively infrequent calls to Canadian ports—compulsory pilotage for Canadian ships under the command of masters fully familiar with such waters amounts to a forced misallocation of significant resources by shipowners.

Institutional arrangements exacerbate the problem: Pilotage services are provided by Crown agencies which have recently been instructed to become and remain financially self-sufficient. The latter development, not without merit in itself, nevertheless demands that a broad range of services required by regulation and statute in the name of safety be thoroughly re-examined in the context of technological developments in such areas as navigation and ship design. DMA fervently hopes that the overall objective of regulatory reform described in *Freedom to Move*—i.e., less government interference, greater reliance on competition and market forces that will result in lower unit costs and more competitive prices—will be carried over to an examination of all such services necessitated by regulation.

DMA acknowledges the necessity perceived by the Government of Canada to make changes to the regulatory regime for rail transportation. The proposals include permitting confidential contracts between railways and shippers, permitting rebates, and effectively phasing out the requirements for compensatory rates. Canadian shipowners, particularly those engaged primarily in Great Lakes-Seaway trades, have some concerns over the implications of such practices, notwithstanding that they might be called consistent with a regime of open competition.

Canadian railways are in receipt of significant direct subsidies—\$851 million since the proclamation of the Western Grain Transportation Act—in connection with the movement of western Canadian grain as well as indirect subsidies such as producer-supplied railcars. While these subsidies are admittedly directed towards compensating the railways for grain movement, DMA is concerned about the flexibility that they might afford the railways to cross-subsidize routes alternative to the Great Lakes-seaway shipping artery. The white paper proposes that the compensatory section in the Railway Act be repealed in five years; that in the interim, the railways “may apply to the new Regulatory Agency for limited use of non-compensatory rates for market development purposes”; that after five years, “there will be no restriction on such rates except anticombines legislation”. There is no elaboration in the white paper as to the terms “limited use” and “market development purposes”. There is concern among shipowners that through the aforementioned cross-subsidization and the freedom proposed by these legislative changes the lakes shipping industry, which carries *inter alia* a major portion of

## [Translation]

armateurs canadiens aient toujours endossé la proposition selon laquelle le recours aux services d'un pilote doit être obligatoire dans le cas de bateaux qui circulent peu souvent sur la Voie maritime, de bateaux étrangers, par exemple, qui se rendent relativement peu souvent jusqu'à des ports canadiens—ce même règlement imposé à des bateaux canadiens commandés par des capitaines qui connaissent très bien la Voie maritime équivaut à forcer les armateurs à affecter à mauvais escient des ressources importantes.

La structure institutionnelle sous-jacente exacerbe le problème: les services de pilotage sont dispensés par des sociétés de la Couronne qui ont récemment été enjointes de devenir ou de demeurer autosuffisantes sur le plan financier. Cette initiative, qui n'est pas sans mérite, nécessite néanmoins qu'un large éventail de services requis par des dispositions réglementaires et législatives au nom de la sécurité soient réexaminés de fond en comble à la lumière des plus récentes percées technologiques dans des domaines tels que la conception des navires et la navigation. La DMA espère fermement que l'objectif global de la réforme réglementaire, tel que décrit dans *Aller sans entraves*—à savoir, une réduction de l'intervention de l'État et une plus grande place laissée à la concurrence et aux forces du marché, pour des coûts unitaires plus faibles et des prix concurrentiels—s'accompagnera d'un examen de tous les services requis par le règlement et sera atteint.

La DMA convient avec le gouvernement du Canada qu'il est devenu nécessaire d'apporter des changements à la réglementation du transport ferroviaire. Il est proposé notamment de permettre aux sociétés ferroviaires de passer des contrats confidentiels avec les expéditeurs, d'autoriser des rabais et de procéder à une élimination graduelle des exigences touchant à la tarification compensatoire. Les armateurs canadiens, et surtout ceux dont l'activité commerciale se déroule dans la Voie maritime, craignent un peu les conséquences de ce genre de pratique, sans compter qu'on pourrait bien parler alors d'un régime de libre concurrence.

Les chemins de fer canadiens reçoivent d'importantes subventions directes—851 millions de dollars depuis la proclamation de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest en rapport avec le transport grain de l'Ouest, ainsi que des subventions indirectes telles que celles des wagons du producteur. Bien que ces subventions visent ouvertement à offrir aux chemins de fer une compensation pour le transport du grain, la DMA craint que la souplesse ainsi laissée aux chemins de fer ne leur permette, par voie d'interfinancement, d'emprunter d'autres routes que celle de la voie maritime. Dans le Livre blanc, il est proposé que l'article de la Loi sur les chemins de fer exigeant que les tarifs d'un chemin de fer soient compensatoires, soit abrogé dans cinq ans; et que, d'ici là, les chemins de fer puissent présenter une demande à l'organisme de réglementation pour être autorisés, dans certaines limites, à instaurer des tarifs compensatoires, en vue de développer leur marché de façon que, dans cinq ans, il n'y ait pas d'autres restrictions que celles de la législation antioctroi. Le Livre blanc ne précise pas ce qu'il faut entendre par «dans certaines limites» non plus que par «en vue de développer leur marché». Les armateurs craignent que par le biais de l'interfinancement déjà men-



## [Texte]

Canadian grain to export points in the lower St. Lawrence, could be damaged.

DMA is also concerned over whether or not the anti-combines apparatus as currently constituted could afford effective protection and deterrence against predatory pricing.

Finally, DMA supports in the main the proposal for streamlining the regulatory and dispute resolving mechanisms in regard to the creation of a new regulatory agency to replace the CTC. However, in matters referred to above, such as the question as levels and costs of services to industry and intermodal competition and pricing, DMA trusts that the new regulatory agency, under the broad direction of the Minister of Transport, will be effective at, in the words of the white paper, "exploring areas of high public interest". I thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hall, for your very succinct brief, which still raises some pretty substantive issues. With no further ado so members can start to have their questions, I will call upon Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. I thought for a moment you were going to forget who I was, sir.

• 0950

Gentlemen, welcome for the first of what I suspect will be a whole series of very informative hearings on *Freedom to Move*. I want to start by focusing on the Inland Water Freight Rates Act, which you refer to in your brief. Is it correct to say that when the Canadian Grain Commission establishes the rate for the haulage of grain on the Great Lakes, in effect it is done through private negotiations with each carrier and a negotiated rate is established for each carrier and those rates are not generally published or shared throughout the industry? Is that correct?

**Mr. Hall:** Actually, Mr. Angus, the Canadian Grain Commission does not get involved in the determination of freight rates. The act is there for it to use if it ever reached that point, but it has never been used in my experience, and I have been in this business for 25-odd years. What happens is that the negotiations take place between individual shipowners and the Canadian Wheat Board.

**Mr. Angus:** In the case of the Canadian Wheat Board, in its negotiations, they are individually struck?

**Mr. Hall:** That is right.

**Mr. Angus:** They are not widely publicized either through the industry or through any kind of published tariff record or anything like that.

## [Traduction]

tionné et la liberté d'action que laisseraient les nouvelles mesures législatives, l'industrie du transport sur les Grands Lacs, voie par laquelle *entre autres* est acheminée la plus grande partie du grain canadien jusqu'aux points d'exportation situés en aval sur le Saint-Laurent se détériore.

La DMA n'est pas sûre non plus que les dispositions anticoalition actuelles offrent des mesures de protection efficaces et de dissuasion contre l'établissement des prix déloyaux.

Enfin, la DMA entérine la proposition principale visant la rationalisation des mécanismes réglementaires et d'arbitrage par le biais de la mise sur pied d'un nouvel organisme réglementaire en remplacement de la CCT. Toutefois, en ce qui a trait aux questions déjà soulevées, et notamment aux types et coûts des services offerts à l'industrie et aux pratiques intermodales de concurrence et d'établissement des prix, la DMA estime que le nouvel organisme réglementaire, sous la direction générale du ministre des Transports, permettra, pour reprendre les termes du Livre blanc, d'explorer des questions de grand intérêt public. Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Hall de votre mémoire, qui, bien que très succinct, n'en soulève pas moins des questions assez importantes. Sans plus tarder, pour que les membres aient le temps de poser des questions, je vais demander à M. Angus de prendre la parole.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. J'ai pensé un instant que vous aviez oublié qui j'étais, monsieur.

Bienvenue messieurs à la première d'une longue série d'auditions qui seront, je crois, des plus instructives sur les propositions gouvernementales contenues dans le guide *Aller sans entraves*. J'aimerais pour commencer parler de la Loi relative aux taux de fret sur les eaux intérieures, dont vous avez fait mention dans votre mémoire. Est-il vrai que lorsque la Commission canadienne des grains fixe le taux pour le transport des grains sur les Grands Lacs, elle le fait par le biais de négociations privées avec chaque transporteur, qu'un taux négocié est établi pour chaque transporteur et que ces taux ne sont pas généralement publiés ou communiqués à toute l'industrie. Est-ce que c'est juste?

**M. Hall:** En fait, monsieur Angus, la Commission canadienne des grains ne participe pas à l'établissement des taux de fret. Elle peut au besoin invoquer certaines dispositions de la loi, mais selon mon expérience, cela ne s'est jamais produit, et je travaille dans ce secteur depuis plus de 25 ans. Habituellement, les taux sont établis lors de négociations entre la Commission canadienne du blé et chacun des armateurs.

**M. Angus:** La Commission canadienne du blé négocie séparément avec chacun d'eux?

**M. Hall:** C'est exact.

**M. Angus:** Les résultats de ces négociations ne sont pas rendus publics que ce soit à l'intérieur de l'industrie ou sous la forme d'une liste de tarifs ou autre chose du même genre.

[Text]

**Mr. Hall:** That is correct.

**Mr. Angus:** Currently, in the impact of the water freight rate act, does it have any financial cost either directly or indirectly to your members, or is it just something there that can be used if and when there is a need?

**Mr. Hall:** It has been there . . . as a matter of fact, when it came up I forgotten it was in existence, to be very honest, and we had to do a bit of research to find out what it was all about. It obviously has been there a long time. I guess it was put there at the time of the creation of the Wheat Board or the Canadian Grain Commission. I do not know. I presume there must have been a fear at one stage, going back a number of years ago, that it might be required to protect the Canadian farmer. But there is sufficient competition among shipowners on the Great Lakes that it has never even been considered.

**Mr. Angus:** So obviously it has not been a thorn in the side of your membership.

**Mr. Hall:** No, it has been sitting there, that is all.

**Mr. Angus:** Just let me follow up on the competitive nature of the industry as it exists today. Is it not true that over the last few years we have seen fewer and fewer bottoms existing on the lakes, let alone plying the lakes, and if all of the worst-possible-case scenarios come true as a result of Bill C-75, as a result of the cost-recovery mandate for the seaway and the pilotage authority, there is a chance there will be fewer bottoms plying the lakes in the next 10 years? Will there not be a time when there may be insufficient competition on the lakes to protect the prairie producer?

**Mr. Hall:** First of all, Mr. Angus, you touched on a couple of areas I hope we are going to get into, such as cost recovery, later on.

**Mr. Angus:** Yes, I want to.

**Mr. Hall:** No, I do not think there is that fear. As I mentioned, there are now 16 companies or thereabouts in the Dominion Marine Association. I read them out. You can look at the list of those companies. There are some pretty healthy companies in there, with good financial backing.

What has happened is that as time went on and as more and more of the maximum-size ships came into being in the seaway—and by “maximum size” I mean maximum seaway size, which is 730 feet long by 75-foot beam at the full 26-foot draft. These vessels are carrying 25,000 tonnes at a time. Gradually the older vessels that were in existence prior to the building of the seaway, 26 years ago now . . . these vessels tended to be more of the smaller type. In other words, they would carry 15,000 tonnes to 20,000 tonnes. As time goes on and as trade changes, obviously the competition becomes tougher and tougher and there is not much more you can do. What you are doing here is you are selling a service and it is based on your cost per tonne. So the smaller your ship, the

[Translation]

**M. Hall:** C'est juste.

**M. Angus:** La Loi relative aux taux de fret sur les eaux intérieures a-t-elle pour le moment des répercussions financières directes ou indirectes sur vos membres ou s'agit-il simplement de quelque chose qu'on peut utiliser au besoin?

**M. Hall:** Elle existe . . . À vrai dire, lorsque la question de la loi a été soulevée, j'en avais complètement oublié l'existence, pour être sincère, et nous avons dû faire beaucoup de recherches pour savoir de quoi il s'agissait. Elle existe manifestement depuis longtemps. J'imagine que la loi a été promulguée au moment de la création de la Commission canadienne des grains. Je l'ignore. Je présume qu'on a craint en avoir besoin à un certain moment, si l'on se reporte quelques années en arrière, pour protéger les agriculteurs canadiens. Mais il y a suffisamment de concurrence entre les armateurs sur les Grands Lacs pour qu'on n'ait jamais envisagé de l'appliquer.

**M. Angus:** Il ne s'agissait donc pas d'une épine au pied pour vos membres.

**M. Hall:** La loi dormait sur les tablettes, voilà tout.

**M. Angus:** J'aimerais juste aborder la question de la concurrence qui existe aujourd'hui dans l'industrie. N'est-il pas vrai qu'au cours des dernières années, le nombre de navires n'a cessé de diminuer à l'intérieur des Grands Lacs, sans compter ceux qui naviguent, et que si toutes les prévisions les plus pessimistes se réalisent par suite de l'adoption du projet de loi C-75 et du mandat confié à la Voie maritime et aux autorités en matière de pilotage au chapitre de la récupération des coûts, il y a un risque pour que le nombre de bateaux naviguant sur les Grands Lacs diminue au cours des 10 prochaines années? Ne risque-t-on pas d'en arriver à une situation où il n'y aura pas assez de concurrents sur les Grands Lacs pour protéger les producteurs de l'Ouest?

**M. Hall:** Tout d'abord, monsieur Angus, vous avez soulevé une couple de questions, comme la récupération des coûts, que nous aborderons plus tard plus en profondeur, je l'espère.

**M. Angus:** Je le souhaite également.

**M. Hall:** Non, je ne crois pas que ces craintes soient justifiées. Comme je l'ai déjà dit, la *Dominion Marine Association* regroupe actuellement 16 entreprises environ. Je les ai énumérées à haute voix. Vous pouvez en examiner la liste. On y trouve des entreprises assez solides, qui ont de bonnes assises financières.

Ce qui est arrivé avec le temps c'est qu'un nombre de plus en plus grand de bateaux de taille maximale sont apparus dans la Voie maritime—et par «taille maximale», j'entends la taille limite pour la Voie maritime qui est de 730 pieds de longueur par 75 pieds de largeur avec un tirant d'eau total de 26 pieds. Ces navires peuvent transporter 25,000 tonnes à la fois. Progressivement, les vieux navires qui existaient avant la construction de la Voie maritime, il y a 26 ans . . . ces navires avaient tendance à être plus petits. Autrement dit, ils pouvaient transporter de 15,000 à 20,000 tonnes. Avec le temps et à mesure que le commerce évolue, la concurrence devient évidemment de plus en plus féroce et il n'y a pas grand-chose à faire. Ce que vous faites, c'est que vous vendez un service à un

[Texte]

higher your cost per tonne, and gradually they lose out. So what has happened is a lot of those smaller ships have been replaced by bigger ships. But I think if we had the statistics we could prove to you that despite the drop from 170-odd ships 10 years ago to 133 now, we have a greater carrying capacity today than we had, say, 10 to 15 years ago.

**Mr. Angus:** But it is also fair to say, though, that it is not the easiest way in the world to make money these days.

• 0955

**Mr. Hall:** I would have to agree with that.

**Mr. Angus:** A report in *The Globe and Mail* in April of this year, I gather was a report from your organization, where you did a study of . . . That is right, it was DMA. You examined nine companies that carried 88% of the dry bulk capacity.

**Mr. Hall:** Yes.

**Mr. Angus:** This is for 1983: 1% return on assets, 4% return on equity. How does that compare to other transportation modes in Canada, and how does it compare between marine in Canada and the United States, for example?

**Mr. Hall:** Compared to other modes, off the top of my head I would say it is certainly quite low. We are just in the process of upgrading that study; in fact we just had a dry run on it yesterday. We are putting this thing out every year now. It has improved a little bit. If that trend had continued, some of the thoughts you had mentioned might take place.

That study probably hit us at a very low point. We have been going downhill from the point of trade on the St. Lawrence and the seaway over the last three years. We had hoped that last year was the bottoming-out and this year it was going to start coming up. We had the drought in the Prairies that knocked out roughly five to six million tonnes of grain on the seaway, and now we have a little problem on the Welland Canal that is affecting it even more.

**Mr. Angus:** On the last page of your submission today you have the quantities of dry cargo that your members carry. Under the general cargo category you indicate the decline from 1981 to 1982 of the package freight and the slight increase there. What happened that brought about that decline in package freight?

**Mr. Hall:** Well, just basically cost. With the advent of containers and containerization and intermodal trade, a lot of that stuff just started going by another mode. The package freight trade was operated by one of our members; there was only one company involved in it. The cost of the ships, the cost

[Traduction]

prix qui est basé sur le coût par tonne. Alors plus le bateau est petit, plus le coût par tonne est élevé, et avec le temps, ces navires se retrouvent perdants. Ce qui est arrivé, c'est qu'un grand nombre de ces navires plus petits ont été remplacés par des navires plus gros. Je crois que si l'on avait en main les statistiques, on pourrait vous prouver qu'en dépit de la réduction dans le nombre de bateaux de 170 et quelques qu'il était il y a 10 ans à 133 aujourd'hui, notre capacité de transport est plus grande à l'heure actuelle qu'il y a disons 10 à 15 ans.

**M. Angus:** Mais il est aussi juste de dire que ce n'est pas la façon la plus facile de faire de l'argent aujourd'hui.

**M. Hall:** Je suis d'accord avec vous.

**M. Angus:** Un compte rendu est paru en avril de cette année dans *The Globe and Mail*, compte rendu fait par votre organisation où l'on neuf entreprises qui représentaient en tonnage brut 88 p. 100 de la capacité de transport.

**M. Hall:** Oui.

**M. Angus:** Ces chiffres valent pour 1983: 1 p. 100 de revenu sur les actifs, 4 p. 100 de revenu sur les avoirs des propriétaires. Ces résultats sont-ils comparables à ceux d'autres moyens de transport au Canada, et quelle est la situation de la marine au Canada par rapport aux États-Unis, par exemple?

**M. Hall:** Comparativement à d'autres moyens de transport, de but en blanc comme cela, je vous dirais que c'est sûrement assez faible. Nous sommes justement en train de mettre à jour cette étude; en fait, on vient de procéder à un essai hier. Nous mettons à jour cette étude chaque année maintenant. La situation s'est améliorée un petit peu. Si la tendance s'était poursuivie, certaines de vos prévisions auraient pu se réaliser.

L'étude a dû être faite lorsque nous étions à un niveau très bas. Depuis trois ans, la situation n'a pas cessé de se dégrader en ce qui concerne le commerce sur le Saint-Laurent et la Voie maritime. Nous avions espéré l'an dernier avoir touché le fond et que cette année les choses commenceraient à s'améliorer. Mais à cause de la sécheresse dans les Prairies, on a enregistré une baisse de cinq à six millions de tonnes de céréales transportées par la Voie maritime, et maintenant nous avons un petit problème sur le canal Welland, qui a encore des répercussions plus graves.

**M. Angus:** Dans la dernière page du mémoire que vous avez présenté aujourd'hui, vous avez indiqué les quantités de cargaisons sèches que transportent vos membres. À l'intérieur de la catégorie cargaison générale, vous avez signalé le déclin entre 1981 et 1982 du volume de marchandises emballées et une légère augmentation pour ce qui est des marchandises sèches. Qu'est-ce qui est arrivé qui a provoqué cette baisse dans le volume des marchandises emballées?

**M. Hall:** Bien, le coût essentiellement. Avec l'arrivée des conteneurs, de la conteneurisation et du commerce intermodal, une bonne part de ces marchandises étaient simplement transportées d'une autre façon. Le commerce des marchandises en colis était assuré par un de nos membres; une seule



## [Text]

of terminals and trucking and all of this handling and rehandling I guess reached the point where they just could not compete with the railway movements.

**Mr. Angus:** Jerry Cook, who is the manager of the Port of Thunder Bay, indicated in one of their periodicals that he felt the decline was partly due to the high cost of using the seaway—i.e., the government fees. Would you agree or differ with Mr. Cook on that?

**Mr. Hall:** Well, the high cost of using the seaway or the system would apply to any cargo. So I suggest this was just one of these evolutionary things. It used to be that there were all kinds of passenger ships on the Great Lakes at one time and there used to be an awful lot of package freighters on the Great Lakes, but as time goes on and new methods of transport are developed... I think this is basically what happened to the container trade.

**Mr. Angus:** Have you had an opportunity, Mr. Hall, to compare this proposal or even just the philosophy of deregulation between Canada and the U.S. as it affects the marine industry? Have they had the same kind of deregulation down in the States for marine that they have had for rail, for instance?

**Mr. Hall:** No, not to my knowledge. See, we would be really comparing ourselves to American Great Lakes trade, and it is not really the same thing. On the American side they have fewer members, but the majority of their members—in fact all but one probably—are owned by mining or steel companies. So they are there to service the parent industry. Their prime trades would be domestic trade, which we cannot touch—that is the Jones Act trade, it is cabotage. Their prime trade would be the movement of iron ore from the Mesabi range to the steel mills in Chicago or around Lake Erie—coal, etc., primarily serving the steel industry.

So it is not quite the same. Therefore we really do not look at it that much from the point of view of being a possible competition, except lately there have been movements afoot in the U.S.—and I think it is all part of the protectionist mood that seems to be there—to examine why it is that the Canadian flagships dominate interlake trading. In other words, this means international trade within the Great Lakes.

• 1000

To my mind, I think they are starting off on a false premise. The American shipping industry is doing very well on its own, but it tends to be more of a locked-in trade. The ships are designed basically to haul iron ore. This means, from a cubic point of view, if they want to get into grain they just could not carry the same amount of grain that we can carry on our ships, which are designed both for cubic and deadweight measures. We need the cubic to carry the grain, which is light, and we

## [Translation]

entreprise s'en occupait. Le coût des bateaux, des terminaux et du camionnage et de toute cette manutention successive a atteint un point tel où il était simplement impossible de concurrencer le transport par rail.

**M. Angus:** Jerry Cook, qui est directeur du port de Thunder Bay, a indiqué dans un périodique qu'il croyait que le déclin était dû en partie au coût élevé de l'utilisation de la Voie maritime, c'est-à-dire des droits perçus par le gouvernement. Êtes-vous d'accord là-dessus avec M. Cook?

**M. Hall:** Eh bien, le coût élevé de l'utilisation de la Voie maritime ou du réseau des Grands Lacs s'applique à toutes les marchandises. Alors je pense que c'est simplement une question d'évolution. Il y avait à une époque sur les Grands Lacs toute sorte de navires pour le transport des passagers et un grand nombre de navires pour le transport des colis, mais avec le temps et l'arrivée de nouvelles méthodes de transport... Je crois que c'est ce qui est arrivé finalement au commerce par conteneurs.

**M. Angus:** Avez-vous eu l'occasion, monsieur Hall, de comparer cette proposition ou même simplement les principes de la déréglementation au Canada avec la situation qui règne aux États-Unis et les répercussions que cela pourrait avoir sur l'industrie du transport maritime? Nos voisins du sud ont-ils connu le même type de déréglementation dans le domaine du transport maritime que dans celui du transport par rail, par exemple?

**M. Hall:** Non, pas à ma connaissance. On se trouverait en fait à comparer notre situation avec celle du commerce sur les Grands Lacs américains, ce qui n'est pas tout à fait la même chose. Du côté américain, ils ont beaucoup moins de membres, mais la majorité des entreprises—toutes sauf une en fait—sont des filiales de sociétés minières ou sidérurgiques. Ils ne font donc que fournir des services à l'industrie mère. Leurs principaux secteurs de commerce sont donc américains—et on ne peut y toucher—c'est le commerce visé par le *Jones Act*, il s'agit de cabotage. Leur principale activité est le commerce du minerai de fer du Mesabi Range aux aciéries de Chicago ou sur le bord du lac Érié—le charbon, etc., ils desservent surtout l'industrie de l'acier.

Ce n'est donc pas tout à fait la même chose. On ne les considère pas par conséquent comme des concurrents éventuels, sauf dernièrement, certains mouvements ont vu le jour aux États-Unis—et je crois que cela fait partie de la tendance protectionniste qui semble se dessiner chez nos voisins—en vue d'étudier pourquoi les navires canadiens dominent le commerce sur les Grands Lacs, c'est-à-dire le commerce international à l'intérieur des Grands Lacs.

A mon avis, ils se fondent sur une prémisse qui est fautive. L'industrie américaine de la navigation se débrouille très bien seule, mais le commerce a tendance à se faire en vase clos. Les navires sont conçus au départ pour transporter le minerai de fer. Cela signifie, du point de vue du cubage, que s'ils veulent transporter du grain, ils ne peuvent transporter autant de grain que nous le faisons sur nos propres navires, qui sont conçus à la fois pour les mesures cubiques pour transporter le grain,

*[Texte]*

need the size of the ship and the deadweight of the ship to carry iron ore, which is obviously heavy.

Apart from that, when we decided, back in the early 1960s when the seaway opened, that we had to rebuild our fleet or else lose out to either foreigners or Americans if they decided to build, all of our members then started building the 730-foot seaway-size ships. The Americans did not; they had just gone through a building program five or ten years earlier. When they did decide to renew their fleets, they decided to build 1,000-foot ships. Now they are running up and down the Great Lakes with these monstrous ships carrying double our capacity. However, they are obviously too big, first of all, to go through the Welland Canal, and second to go in most of the ports that would be on the Canadian side of the lakes.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. I will be back on the second round.

**The Chairman:** Right on the beam, Mr. Angus. That is a good precedent to start. Mr. Reid.

**Mr. Reid:** Mr. Chairman and Mr. Hall, I come from St. Catharines, on the St. Lawrence Seaway—Welland Canal division. My concerns are very much similar to those of Mr. Angus.

I will start off then by referring to your introductory paragraph on page one, which points out the persons you represent and the number of vessels under tonnage by those members of your association. What numbers of the 133 vessels are currently utilized in the Great Lakes and upper lakes shipping?

**Mr. Hall:** All right, Mr. Reid. The worst month was September, when 50 of the 133 were tied up. We were down to about 80-odd ships operating. The Canadian Wheat Board had a sale of grain that I gather has never been made fully public; it involved some 4 million tonnes of grain and was suddenly announced to our industry in late September. This required 15 of those 50 ships to come out of mothballs, so to speak, and to assist in the operation. So at the moment, forgetting the Welland Canal problem, we would be operating 100 of those 133.

**Mr. Reid:** I would like to put the Welland Canal problem out of mind as well, and do this as a pimple. I would like to look at the future of shipping in Canada, particularly along the Great Lakes-St. Lawrence Seaway. You indicated as well the general areas of shipping and in a few instances deep-sea trades. Can you indicate what percentage of those 133 vessels would be involved in deep-sea trades?

**Mr. Hall:** I think we should first clarify what we mean by it.

**Mr. Reid:** That is right.

**Mr. Hall:** First of all, of the 133 there are a number of vessels that are capable of deep-sea trade. For example, the

*[Traduction]*

produit léger, mais il faut que le navire ait une certaine dimension et que l'on tienne compte des mesures de poids net pour transporter le minerai de fer, qui est évidemment plus lourd que le grain.

Par ailleurs, au début des années 60, à l'ouverture de la Voie maritime, lorsque nous avons déterminé que nous devions refaire notre flotte sans quoi des étrangers ou des Américains nous devanceraient s'ils décidaient de commencer avant nous, tous nos membres ont construit des navires de 730 pieds, de taille transatlantique. Les Américains n'ont pas emboîté le pas; ils venaient de terminer un programme de construction cinq ou dix ans auparavant. Lorsqu'ils ont décidé de renouveler leur flotte, ils ont choisi de construire des navires de 1000 pieds. Maintenant, ils parcourent les Grands Lacs avec ces monstres, qui transportent deux fois plus de marchandise que les nôtres. Cependant, ils sont de toute évidence trop gros, tout d'abord, pour traverser le canal Welland et, ensuite, pour mouiller dans les ports de la partie canadienne des lacs.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. Je reviendrai la prochaine fois.

**Le président:** Très bien, monsieur Angus. C'est un bon précédent à établir. Monsieur Reid.

**M. Reid:** Monsieur le président et monsieur Hall, je viens de St. Catharines situé le long de la Voie maritime du St-Laurent, division du canal Welland. Mes préoccupations sont très semblables à celles de M. Angus.

Je commencerai donc en me reportant à votre paragraphe d'introduction à la page un, dans lequel vous mentionnez les personnes que vous représentez et le nombre de navires en service des membres de votre association. Quelle proportion des 133 navires est actuellement utilisé dans les Grands Lacs et, notamment, dans la partie supérieure?

**M. Hall:** Eh bien, monsieur Reid. Le pire mois a été septembre: 50 des 133 navires sont restés amarrés. Il n'y avait qu'environ 80 navires qui circulaient. La Commission canadienne du blé a fait une vente de grains que l'on n'a pas entièrement rendue publique; quelque 4 millions de tonnes de grain ont été transigés, et on l'a soudainement annoncé à l'industrie en septembre dernier. Il a fallu que 15 des 50 navires mentionnés précédemment soient sortis des boules à mites, si je puis m'exprimer ainsi, et participent à l'opération. Ainsi, à l'heure actuelle, si l'on fait abstraction des problèmes du canal Welland, 100 de nos 133 navires sont mobilisés.

**M. Reid:** Je veux régler le problème du canal Welland une fois pour toutes. J'aimerais me pencher sur l'avenir de la navigation au Canada, en particulier dans les Grands Lacs et dans la voie maritime du St-Laurent. Vous avez également mentionné les secteurs généraux de navigation et dans certains cas le transport en haute mer. Pourriez-vous indiquer quel pourcentage de 133 navires ferait du transport en haute mer?

**M. Hall:** Je crois que nous devrions d'abord préciser ce que nous entendons par là.

**M. Reid:** C'est exact.

**M. Hall:** Il faut avant tout déterminer combien de navires peuvent naviguer en eau profonde. Par exemple, la majorité de

## [Text]

majority of our tankers are designed so that they can operate to Halifax or go overseas, for that matter. But they are not necessarily engaged, because they are of a size that just could not compete in international trade.

On the bulk side, there are also a number that could trade, say, down the eastern seaboard to Florida, for example. But there are eight ships in particular that were designed and built over the last few years to try to see what they could do in competing in deep-sea trade during the winter months when the seaway is closed. Three of our members—Canada Steamship Lines, Misener Shipping Ltd. and Upper Lake Shipping, ULS—have this type of ship. They have experimented during the winter months just to try to see if they could not at least contribute something to overhead during the winter months. But as I believe and I am sure you are well aware, not only are things depressed on the Great Lakes, but also they are depressed internationally.

• 1005

**Mr. Reid:** Mr. Hall, we are looking forward to the great degree of international competitiveness and the future of Canadian shipping. You indicated in the last page of your brief that most of your ships are engaged within the country's shipping, within the St. Lawrence Seaway primarily.

What is the experience of those that have been involved in deep sea trading, and what is the freedom to move of those persons in that nature of trading to indicate why you should not become more involved in deep sea trading yourself? I am looking at the rationalization of the mode of shipping, but basically the rules that apply on international shipping as compared to what we are trying to do here.

**Mr. Hall:** Are we getting into the area of this deep-sea task force that...

**Mr. Reid:** Well, not treading on their toes, but deep-sea trade, Mr. Hall.

**Mr. Hall:** Okay. One of the things—and I cannot help but relate it to the task force because we are in the middle of preparing a reply to that document as well...

**The Chairman:** That is right, Mr. Hall. May I interject, Mr. Reid?

There are three or four matters in your brief that relate very specifically to the seaway and the Inland Water Freight Rates Act and some of those matters, and the Minister has indicated in the House—I know publicly—for other reasons of the seaway, that he would like perhaps a we are going to touch, interrelate, in part in several witnesses and obviously yourselves. I am going to be a little loose initially, but we are not going to get preoccupied with the seaway per se separate and apart from the freedom to move.

## [Translation]

nos pétroliers sont conçus de façon à pouvoir se rendre à Halifax ou même outre-mer. Cependant, on ne les utilise pas toujours parce que leur taille les empêche d'être compétitifs en commerce international.

Pour ce qui a trait au jaugeage, un certain nombre de navires pourraient circuler sur le littoral est de la Floride, par exemple. Nous avons huit navires construits au cours des dernières années pour être concurrentiels dans le transport en eau profonde au cours des mois d'hiver lorsque la Voie maritime est fermée. Trois de nos membres, *Canada Steamship Lines*, *Misener Shipping Ltd.* et *Transport maritime des Grands Lacs Ltée*, possèdent ce genre de navire. Ils les ont utilisés à titre expérimental au cours des mois d'hiver pour déterminer s'ils pourraient au moins contribuer à réduire les frais généraux pendant les périodes hivernales. Comme vous ne l'ignorez sûrement pas, les affaires sont au ralenti dans les Grands Lacs, mais également partout ailleurs dans le monde.

**M. Reid:** Monsieur Hall, nous souhaitons une grande compétitivité sur le plan international et nous sommes optimistes quant à l'avenir de la navigation canadienne. Vous avez indiqué à la dernière page de votre mémoire que la plupart des navires étaient engagés dans la navigation intérieure, sur la Voie maritime du Saint-Laurent principalement.

Quelle a été l'expérience de ceux qui ont fait du transport en haute mer? Dans quelle mesure ceux qui ont participé à ce genre d'activités peuvent-ils décréter que vous ne pouvez y participer davantage? Je m'intéresse à la rationalisation du mode de navigation, mais, fondamentalement, aux règles internationales comparativement à ce que nous tentons d'établir.

**M. Hall:** Nous abordons un sujet relevant du Groupe de travail sur le transport maritime de haute mer...

**M. Reid:** Eh bien, nous ne voulons pas marcher sur leurs plates-bandes, mais nous voulons aborder la question du transport en haute mer, monsieur Hall.

**M. Hall:** Très bien. Il y a un aspect que je ne peux m'empêcher de relier au groupe de travail parce que nous sommes en train de préparer une réponse à ce document...

**Le président:** C'est exact, monsieur Hall. Puis-je poser une question, monsieur Reid?

Il y a certains sujets dans votre mémoire qui ont trait précisément à la Voie maritime et à la Loi relative aux taux de fret sur les eaux intérieures, le ministre a indiqué à la Chambre, et publiquement, qu'il aimerait probablement qu'une étude soit faite des problèmes réels de la Voie maritime. Je sais qu'il y aura corrélation partielle entre les divers témoignages et, de toute évidence, les vôtres. Je vous laisserai d'abord assez de latitude, mais nous ne nous attarderons pas sur la Voie maritime si cela n'a rien à voir avec le document «Aller sans entraves».



## [Texte]

You raised some matters in your paper that I know members are going to ask you questions on; if they do not then I am going to ask you a few myself.

Continue, Mr. Reid. That was a good point, but . . .

**Mr. Hall:** All right, Mr. Chairman. Just briefly, without getting too deeply into that one subject . . .

**The Chairman:** There are several others too.

**Mr. Hall:** I am encouraged that there is interest there. Thank you.

I would say, Mr. Reid, that one of the prime problems we have if we wish to become more involved in deep sea trading—and, as I say, forget for the moment that deep-sea trade is very, very depressed, that it would be very difficult for us really to compete and make a dollar out there because of an oversupply of ships and insufficient cargo—is the tax situation, the corporate tax. We have made that very clear in the past, that all we want is a fiscal environment that would allow us to compete on the same basis as others.

As I am sure you are aware, the majority of deep-sea vessels are trading with flags of convenience and in countries where there is no corporate tax. So right off the bat we are operating at a disadvantage, and that makes it rather difficult.

All other things considered, about the only other area where we might be at a disadvantage is the cost of labour. Labour is certainly by North American standards higher than some of the labour available on some foreign-flag ships that might use third-country labour.

So those are the primaries. Everything else is basically there if we want to. If our members wish to build a ship in Korea, which is probably the cheapest place to build a ship today, then nothing is stopping them. If they want to finance over there, which is probably the cheapest place to finance as well, then they can do that. If they are trading deep sea, then they would be buying their fuel wherever they can buy it most cheaply, the same as any foreign-flag operator. So all those things are constants for both sides.

The only area that presents a problem for a Canadian operator trying to compete out there is that he has to meet Canadian tax regulations.

**Mr. Reid:** The bottom line . . . Again I recognize the admonition of the Chair. Do you see the Dominion Marine Association and its members engaged in St. Lawrence Seaway shipping primarily and continuing this business of delivering grain, bulk products to export ports somewhere in the lower St. Lawrence?

**Mr. Hall:** Yes, sir. That is our bread-and-butter trade.

**Mr. Reid:** But do you see that continuing?

## [Traduction]

Vous avez soulevé certains problèmes dans votre document, sur lesquels certains membres du Comité vous poseront des questions; s'ils ne le font pas, je m'en chargerai.

Continuez, monsieur Reid. C'était un bon argument mais . . .

**M. Hall:** Très bien, monsieur le président. Très brièvement, sans m'attarder sur ce sujet . . .

**Le président:** Il y en a bien d'autres.

**M. Hall:** Je constate avec satisfaction que cette question suscite de l'intérêt. Merci.

Monsieur Reid, comme je l'ai déjà dit, abstraction faite de la lenteur de l'activité dans ce secteur et du fait qu'il nous serait très difficile d'être véritablement compétitifs ou de faire des profits en raison du nombre excédentaire de navires et du manque de fret, j'estime que l'un des principaux problèmes qui se poseraient si nous voulons faire du transport en haute mer, est celui de la taxation, de l'impôt sur les sociétés. Nous avons déjà établi clairement dans le passé que nous voulons seulement obtenir sur le plan fiscal des conditions qui nous permettent d'être aussi compétitifs que les autres.

Vous savez sûrement que la plupart des navires circulant en haute mer arborent le pavillon qui leur est le plus avantageux, c'est-à-dire celui des pays où il n'y a pas d'impôt sur les sociétés. Cela signifie qu'au départ, nous sommes désavantagés et que la situation n'en est que plus difficile.

Tout compte fait, le seul autre domaine où nous risquons d'être désavantagés est celui du coût de la main-d'œuvre. Il est certain qu'en raison des normes élevées établies en Amérique du Nord, la main-d'œuvre est plus coûteuse que celle que l'on engage sur certains bateaux arborant des pavillons étrangers dont l'équipage est originaire du tiers monde.

Ce sont là les problèmes fondamentaux. Tous les autres éléments sont là, si nous voulons les utiliser. Si nos membres veulent construire un navire en Corée, c'est probablement l'endroit où les coûts sont les moins élevés de nos jours et rien ne les en empêche. S'ils veulent obtenir leur financement là-bas, ils peuvent également le faire. S'ils font du transport en haute mer, ils achèteront probablement leur combustible là où il est le moins cher, comme tous les autres détenteurs de pavillons étrangers. Ces facteurs restent les mêmes des deux côtés.

Le seul secteur qui constitue un problème pour un exploitant canadien qui veut être compétitif est celui de la réglementation fiscale.

**M. Reid:** Le principal problème . . . Je tiens compte de l'avertissement du président. Croyez-vous que la *Dominion Marine Association* et ses membres qui font du transport sur la Voie maritime du Saint-Laurent principalement, continueront de transporter du grain et des produits en vrac jusqu'aux ports d'exportation quelque part dans le bas du fleuve Saint-Laurent?

**M. Hall:** Oui, monsieur. C'est notre gagne-pain.

**M. Reid:** Croyez-vous que cela va se poursuivre?

[Text]

[Translation]

• 1010

**Mr. Hall:** Yes, I certainly do. If it does not, I really do not know what DMA members would be doing. As you saw on the back page, the volume of cargo we move, the majority of it, out of the 80-odd million 25% of that is grain.

**Mr. Reid:** My last question, if that is the case, Mr. Chairman, deals with a singular Great Lakes problem—piloting.

I recognize the comment of your members. They have been consistent in their position for a long time. How do you propose that we approach the question of piloting and the qualification of your masters to determine whether or not they and you take the risk of piloting your ships and your cargoes through the St. Lawrence system without the use of pilots?

**Mr. Hall:** You are touching on a subject that is very close to my heart. I have spent practically the whole summer attending, from time to time, a hearing that has been taking place before the CTC, the Water Transport Committee in Montreal on Laurentian piloting. It has basically turned out to be a small royal commission. It took three months to hear this tariff appeal and it finally finished last Friday.

In the DMA we are dealing with three of the four Canadian piloting districts. There is the Great Lakes Pilot Authority, the Laurentian Pilot Authority, and the Atlantic Piloting Authority. I will start with the easiest one first. We are presently discussing before CTC officials, with the Atlantic Piloting people, a tariff increase for 1986 that they have applied for. With respect to the Great Lakes, we are doing the same thing there, except that it is a little more complicated in that they have already had one increase. They came back and said that in view of the drop in trade and the government directives that they had to be self-sufficient, they wanted another increase. We objected to that type of approach.

The Laurentian was the same way, except in their case they not only wanted an increase, they wanted to change the formula, which in effect would penalize the larger, efficient, 730-foot laker, and would have meant an increase of somewhere in the vicinity of 50% in piloting costs. We obviously could not tolerate that; as a result, it ended up in a hearing before the Water Transport Committee.

Now, with respect to the compulsory piloting issue, in the Atlantic area a number of our members have applied and have received certificates. These are primarily certificates to proceed into a port without a pilot. They sit before an examining board and a number of them have applied. I think the number is up now to around 40. There are 40 certificates that have been issued in the Atlantic region. In the Great Lakes region, as long as I can remember and ever since the piloting authority was created or maybe a little after that, there was in the regulations of the Great Lakes Authority itself a provision that stated that provided a master had made ten trips within the previous three years in the region, the master of that ship

**M. Hall:** Oui, certainement. Sinon, je ne sais vraiment pas ce que feraient les membres de la DMA. Comme vous l'avez vu à la dernière page, sur les quelque 80 millions de marchandises que nous transportons, 25 p. 100 sont des céréales.

**M. Reid:** Ma dernière question, dans ces conditions, monsieur le président, traite d'un problème particulier dans les Grands Lacs—le pilotage.

J'accepte les commentaires de vos membres. Ils ont adopté une position depuis longtemps et s'y tiennent. Que proposez-vous en ce qui concerne le pilotage et la compétence de vos capitaines? Devrions-nous prendre le risque de laisser vos bateaux et vos cargaisons traverser la Voie maritime du Saint-Laurent sans faire appel à des pilotes?

**M. Hall:** Vous avez soulevé là un problème qui me tient beaucoup à coeur. Cet été, j'ai assisté, de temps en temps, à une audience qui se tenait devant la CCT, le Comité du transport maritime à Montréal, sur l'Administration de pilotage des Laurentides. Il s'agissait essentiellement d'une petite commission royale. Il a fallu trois mois pour entendre cet appel sur le tarif et les séances se sont finalement terminées vendredi dernier.

À la DMA, nous avons affaire à trois des quatre districts de pilotage du Canada, à savoir: l'Administration de pilotage des Grands Lacs, l'Administration de pilotage des Laurentides et l'Administration de pilotage de l'Atlantique. Je commencerai par la plus facile. Actuellement, nous discutons, devant la CCT, avec les représentants de l'Administration de pilotage de l'Atlantique de la hausse des tarifs pour 1986 qu'ils ont demandée. En ce qui concerne les Grands Lacs, nous faisons la même chose, sauf que c'est un peu plus compliqué parce qu'il ont déjà obtenu une hausse. Ils se sont présentés à nouveau et ont déclaré que le ralentissement du commerce et les directives du gouvernement les ont obligés à être «autosuffisants» et qu'ils désiraient obtenir une autre augmentation. Nous nous sommes opposés à cette façon d'aborder le problème.

L'Administration de pilotage des Laurentides a fait elle aussi la même chose, sauf qu'elle voulait non seulement obtenir une augmentation, mais aussi changer la formule, en ce qui aurait pénalisé les gros navires de 730 pieds naviguant dans les Grands Lacs et aurait entraîné une augmentation d'environ 50 p. 100 des coûts de pilotage. Nous ne pouvions évidemment pas tolérer cela et, finalement, il y a eu une audition devant le Comité du transport maritime.

Maintenant, en ce qui concerne la question du pilotage dans la région de l'Atlantique, un certain nombre de nos membres ont demandé un brevet de pilote et l'a obtenu. Ce brevet permet avant tout d'entrer dans un port sans l'aide d'un pilote. Pour obtenir ce document, nos membres doivent se présenter devant un comité d'examen, ce qu'un certain nombre d'entre eux ont fait. Je crois qu'ils sont maintenant environ 40. Quarante brevets ont donc été délivrés dans la région de l'Atlantique. Dans la région des Grands Lacs, autant que je me souviens, depuis la création de l'administration de pilotage, ou peut-être un peu après, les règlements de l'Administration des Grands Lacs prévoyaient que si un capitaine avait fait 10

## [Texte]

did not have to take a pilot. That exists right now. So basically, on the Great Lakes our members do not have to use a pilot. Some do, because they do not qualify under the 10 trips. Some of the tankers, for example, that spend a lot of time in the Maritimes and make occasional trips to the lakes obviously would take a pilot. Others might voluntarily take a pilot, because they do not feel that their masters, if they are new masters, are fully qualified as yet.

I think we have to remember here that the DMA members are responsible people. They have an awful lot invested in ships. For a modern ship today you are looking at the best part of \$40 million to \$45 million for a new vessel. They are not going to take a chance and send out some young, inexperienced fellow and let him run that ship aground or have a collision or something even worse.

Our big problem has been the Laurentian region, where it is compulsory pilotage and we have had to take pilots all along. Our bill last year for the DMA members was in the vicinity of \$7.5 million. If this proposal had gone through, if we had not insisted that we had to fight this thing before the Water Transport Committee, obviously we would have been looking at somewhere in the range of a \$10 million bill for 1985. To my mind, that is a waste of resources. It is absolutely unnecessary. I have personally held private discussions with the pilots themselves to see what can be done about breaking this impasse on compulsory pilotage.

• 1015

I know one of the criticisms that has been made is that the DMA takes a very strong stand on . . . You know, it should be zero—no requirement whatsoever, provided the companies are satisfied that their masters are qualified. As I said earlier, they are responsible; they are not going to put some young fellow on there who does not know local waters. This should be all that is required.

As I say, we have had discussions with the pilotage authorities to see what could be done to find a way around it, and to have the examinations, which to our mind are wrong . . . Our masters would not want to sit down and write the examinations the way they are currently handled, because they have already written exams under the Coast Guard rules that allow them to hold a master's certificate in the first place. They do not feel they should have to go back to school again and start all over.

The only test should be knowledge of local waters; that is all that should be required. If we can do that, if we can change the make-up of the board of examiners, which we have found to be somewhat one-sided—it is primarily pilots—if we can make that a little more neutral and have a Coast Guard representative on there, for example, together with officers who do have certificates as opposed to pilots licences, I think you would find that the attitude of the DMA members would change.

## [Traduction]

voyages dans la région au cours des trois dernières années, il n'avait pas besoin de faire appel à un pilote. Telle est la règle actuellement; nos membres n'emploient pas de pilote dans la région des Grands Lacs. Certains en ont besoin, mais c'est parce qu'ils n'ont pas fait les 10 voyages réglementaires. Par exemple, pour certains pétroliers qui séjournent longtemps dans la région des Maritimes et font, à l'occasion, des voyages dans les Grands Lacs, il faudrait évidemment un pilote. D'autres peuvent décider de prendre un pilote parce qu'ils estiment que le capitaine, surtout s'il s'agit d'un nouveau capitaine, n'est pas tout à fait qualifié.

Je crois qu'il ne faut pas oublier que les membres de la DMA sont des personnes responsables. Ils ont investi des sommes considérables dans des bateaux. Aujourd'hui, il faut compter au moins 40 à 45 millions de dollars pour un bateau nouveau et moderne. Ils ne vont pas laisser un jeune capitaine sans expérience piloter un navire et risquer que le navire échoue, entre en abordage, ou pire encore . . .

La région des Laurentides nous pose un gros problème, car le pilotage y est obligatoire et il faut être accompagné en permanence d'un pilote. L'an dernier, notre facture pour les membres de la DMA a frisé les 7,5 millions de dollars. Si ce projet n'avait pas été mené à bonne fin, si nous n'avions pas insisté, si nous ne nous étions pas défendus devant le Comité du transport maritime, c'est du gaspillage; c'est tout à fait inutile. J'ai discuté en privé avec les pilotes eux-mêmes pour déterminer comment nous pourrions résoudre le problème du pilotage obligatoire.

Je sais qu'une des critiques qui ont été faites est que la position de la Dominion Marine Association est très ferme sur . . . Vous savez, il faut que ce soit zéro—aucune exigence, à condition que les sociétés soient convaincues que leurs capitaines sont compétents. Comme je l'ai déjà dit, ils ont le sens de la responsabilité; ils ne vont pas déléguer les services d'un jeune homme qui ne connaît pas les eaux locales. C'est tout ce qu'on devrait exiger.

Comme je l'ai dit, nous avons eu des discussions avec les administrations de pilotage pour voir ce que nous pourrions faire pour contourner la difficulté et pour faire passer des examens, ce qui, à notre avis, est mauvais . . . Nos capitaines ne voudront pas passer les examens tels qu'ils sont passés actuellement, parce qu'ils ont déjà passé des examens selon les règlements de la garde côtière, ce qui leur permet, en premier lieu, d'obtenir un brevet de capitaine. Ils ne veulent pas retourner à l'école encore une fois et tout recommencer.

Le seul test doit être la connaissance des eaux locales; c'est tout ce qu'il faudrait exiger. Si nous pouvons le faire, si nous pouvons changer la composition du jury d'examen, que nous avons trouvé un peu partial—il s'agit surtout de pilotes—si nous pouvons le rendre un peu plus neutre et avoir un représentant de la garde côtière, par exemple, ainsi des officiers qui possèdent déjà leur certificat plutôt que des brevets de pilote, je crois que vous verriez l'attitude des membres de la DMA changer.



[Text]

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Reid. Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** Thank you. Mr. Hall, I would like to proceed a little bit further with this compulsory pilotage. Does the government keep these on a waiting list? What do they do when they are not working?

**Mr. Hall:** Do you mean the pilots?

**Mr. Taylor:** Yes.

**Mr. Hall:** It varies from district to district. In the Atlantic area, they are employees of the Atlantic Pilotage Authority. In the Great Lakes, you have Canadian and American pilots. The Canadian pilots are basically employees of the Great Lakes Pilotage Authority. The Americans are a separate corporation; they are entrepreneurs. The same thing applies in the St. Lawrence. The Laurentian Pilotage Authority signs contracts with the two prime districts of pilots. District one, which is from Montreal to Quebec City, is the corporation of the mid-St. Lawrence pilots. They are entrepreneurs; they get paid a lump sum. They go and negotiate with the authority for this, that and the other thing, and then it is up to them to do what they wish in dividing up the pot. The same applies to district two, a corporation of lower St. Lawrence pilots, which is Montreal to les Escoumains.

The objection we had, and what came out loud and clear in this long, long hearing in Montreal, was that to our minds the authority itself was not doing its job. It was not managing the authority. It was not advising the pilots on forecasts of trade and traffic, and it was not doing a good enough job of trying to say to the pilots that as only so much revenue was coming in, costs have to be cut down, that they have to accept less money and reduce the number of pilots in their little corporation because the authority cannot afford to pay them anymore.

If anybody has any exhibits from this hearing, he can see that as the traffic was declining, the number of our pilots was increasing, which did not make any common sense whatsoever. That is why we got pretty upset. This was a case—in my estimation—of full cost recovery, yet our money is being wasted. They want more money because they are not managing their resources properly.

**Mr. Taylor:** Is this pretty costly?

**Mr. Hall:** As I mentioned, that area alone cost \$7.5 million last year alone.

**Mr. Taylor:** Is that in the Laurentian area?

**Mr. Hall:** Yes. Just as a simple example, I think it cost roughly about \$3,500, and it is one day's run. Let us say from les Escoumains to Montreal, it is roughly a 24-hour run on a ship; that represents roughly 75% of the cost of the total crew of 24 people. It costs us a little better than \$4,000 a day to run the ship, and it costs us better than \$3,000 a day for one man

[Translation]

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Reid. Monsieur Taylor.

**M. Taylor:** Merci. Monsieur Hall, je voudrais creuser un peu plus le sujet du pilotage obligatoire. Est-ce que le gouvernement garde une liste d'attente? Que font-ils quand ils ne travaillent pas?

**M. Hall:** Voulez-vous parler des pilotes?

**M. Taylor:** Oui.

**M. Hall:** Cela varie d'un district à l'autre. Dans la région de l'Atlantique, ce sont des employés de l'Administration de pilotage de l'Atlantique. Sur les Grands Lacs, vous avez des pilotes canadiens et des pilotes américains. Les pilotes canadiens sont en principe des employés de l'Administration de pilotage des Grands Lacs. Les Américains font partie d'une société distincte; ils sont des entrepreneurs. La même chose s'applique sur le Saint-Laurent. L'Administration de pilotage des Laurentides signe des contrats avec les représentants des deux principaux districts de pilotes. Le premier district, situé entre Montréal et Québec, est la Société des pilotes du Saint-Laurent central. Ils sont des entrepreneurs: ils touchent un montant forfaitaire. Ils vont négocier avec l'administration pour obtenir diverses choses, puis c'est eux qui décident quoi faire pour diviser la somme forfaitaire. La même chose se passe dans le deuxième district, une société de pilotes du Bas Saint-Laurent, qui se trouve entre Montréal et Les Escoumains.

L'objection que nous avons et qui a fait clairement surface au cours de cette longue audience à Montréal, était qu'à notre avis, l'Administration elle-même ne faisait pas bien son travail. Elle ne gérât pas bien ce domaine. Elle n'informait pas les pilotes des prévisions touchant le commerce et le trafic et elle ne prenait pas assez ses responsabilités lorsqu'il fallait essayer de montrer aux pilotes que les recettes n'étaient pas suffisantes, il fallait réduire les coûts, qu'ils devaient accepter un salaire moindre et qu'il fallait réduire le nombre de pilotes dans leur petite société étant donné que l'Administration n'avait plus les moyens de les payer.

Si quelqu'un possède de la documentation qu'il peut consulter sur cette audience, il constatera qu'au fur et à mesure que le trafic déclinait, le nombre de nos pilotes augmentait, ce qui n'avait aucun sens. Voilà pourquoi nous sommes devenus très inquiets. Il s'agissait d'un cas—à mon avis—de récupération totale des coûts, mais malgré cela, notre argent est gaspillé. Ils veulent plus d'argent parce qu'ils ne gèrent pas bien leurs ressources.

**M. Taylor:** Est-ce que cela coûte très cher?

**M. Hall:** Comme je l'ai mentionné, ce secteur seul a coûté 7,5 millions de dollars l'année dernière.

**M. Taylor:** Est-ce dans la région des Laurentides?

**M. Hall:** Oui. Simplement à titre d'exemple: je crois que cela coûte environ 3,500\$, et c'est pour une journée de travail. Disons des Escoumains jusqu'à Montréal, il s'agit de 24 heures de travail sur un navire; cela représente environ 75 p. 100 du coût des 24 personnes de l'équipage. Cela nous coûte un peu plus de 4,000\$ par jour pour la navigation d'un navire et un

[Texte]

or two men—one from les Escoumains to Quebec and another one from Quebec to Montreal.

**Mr. Taylor:** Who gets that money?

**Mr. Hall:** It goes to the authority, which in turn pays the pilots.

**Mr. Taylor:** I suppose they have to make a profit out of it as well.

**Mr. Hall:** This is another area I am sure we are going to get into this morning. Certainly we want to jump into the whole business of self-sufficiency. I think there is a lack of common sense in the application of that rule.

**Mr. Taylor:** Yes. Along that line you mentioned the removal of all unnecessary regulatory costs, and you mentioned compulsory pilotage as one. Is there another you can think of?

**Mr. Hall:** Do you mean with respect to compulsory pilotage?

• 1020

**Mr. Taylor:** No, no, in connection with unnecessary costs that you are put to because of some government regulation.

**Mr. Hall:** Oh, yes, there are a number of areas. If we want to get into it again, we can start off by asking why we are paying tolls. Again, because of the self-sufficiency mood of government it has already been suggested by the Seaway Authority that they are going to have to put the tolls up in any event.

Then we have the situation of the \$30 million that Treasury Board, in their wisdom, decided was excess to their needs and they want to take it away. But to our mind that is our money. The seaway has been paid for since the day it was opened. Users have always paid tolls. I do not see why Treasury Board should suddenly zero in on a little corporation like the Seaway Authority that has been run pretty darn well, I think, over the years. Of all the Crown corporations we deal with, it is the most communicative. We meet twice a year, sort of a quasi board of directors you might call it, and the management of the seaway fills us in completely as to their budgets, their estimates, their capital expenditures—all those sorts of things. We sit down the way I think it should be done.

So for the Treasury Board to suddenly say we are trying to reduce that deficit and you have \$30 million sitting there and we think we want it back, we do not agree with that. We say (a) that is our money, it is users' money; (b) it is there for a purpose—for purposes such as a Valleyfield bridge, or a Welland Canal disaster, or those sorts of things that we hope to hell do not happen too often.

**Mr. Taylor:** Yes. On the other point you mention in your submission, I would like a little clarification. You mentioned

[Traduction]

peu plus de 3,000\$ par jour pour un ou deux hommes—un à partir des Escoumains jusqu'à Québec et un autre entre Québec et Montréal.

**M. Taylor:** Qui touche cet argent?

**M. Hall:** Il va à l'Administration qui, par la suite, paie les pilotes.

**M. Taylor:** J'imagine qu'eux aussi doivent faire un profit.

**M. Hall:** Je suis sûr que c'est une autre question que nous aborderons ce matin. Il est certain que nous voulons à tout prix étudier tout le sujet de l'autofinancement. À mon avis, il y a un manque de bon sens dans l'application de cette règle.

**M. Taylor:** Oui. À ce sujet, vous avez mentionné la suppression de tous les coûts de régie inutiles et vous avez aussi dit que le pilotage obligatoire était l'un de ces coûts. Avez-vous d'autres coûts en tête?

**M. Hall:** Voulez-vous dire en ce qui concerne le pilotage obligatoire?

**M. Taylor:** Non, non, en ce qui concerne les frais inutiles que vous avez à payer à cause d'un règlement du gouvernement.

**M. Hall:** Ah! oui, c'est vrai, il y a un certain nombre de domaines. Si nous voulons y revenir, nous pouvons commencer par demander pourquoi nous acquittons le péage. Comme le gouvernement est en veine d'autosuffisance, l'Administration de la Voie maritime a déjà laissé entendre qu'elle sera obligée d'augmenter le péage, de toute façon.

Et puis, il y a les 30 millions de dollars que le Conseil du Trésor, dans sa grande sagesse, a jugés supérieurs à leurs besoins, et veut leur soustraire. À notre avis, cet argent est à nous. La Voie maritime est payée depuis le jour de son ouverture. Les usagers ont toujours payé un droit de passage. Je ne vois pas pourquoi le Conseil du Trésor devrait soudainement régler son tir sur une petite association comme l'Administration de la Voie maritime qui, selon moi, a été passablement bien dirigée pendant toutes ces années. De toutes les sociétés de la Couronne avec lesquelles nous traitons, c'est la plus ouverte. Nous nous réunissons deux fois par année, et nous formons une sorte de conseil d'administration. La direction de la Voie maritime nous met au courant de son budget, de ses estimations, de ses dépenses en capital, de toutes ces choses-là. Nos discussions sont ce qu'elles devraient être, je crois.

Alors, quand le Conseil du Trésor dit soudainement: «Nous essayons de réduire le déficit et vous avez trente millions de dollars qui ne vous servent pas; nous voulons les reprendre», nous ne sommes pas d'accord. Voici notre position: a) cet argent est à nous; c'est de l'argent des usagers; b) il est là pour certaines raisons—un pont à Valleyfield, un désastre comme celui du canal Welland ou autres catastrophes qui, nous l'espérons fortement, n'arriveront pas trop souvent.

**M. Taylor:** Oui. J'aimerais avoir des éclaircissements sur l'autre point que vous mentionnez dans votre exposé. Vous

*[Text]*

that 25% of your haulage is grain. It seemed to me you injected a fear that if the government subsidy is continued to the railways, the railways may continue to take the grain further east and bypass the Great Lakes. Is that your fear?

**Mr. Hall:** There is a fear there, yes. We are concerned... You know, the railways are receiving all this money—this \$850 million. I agree that it is all part of the transformation of the Crow rate into the Western Grain Transportation Act, and is there for various capital expenditures. It is also there to gradually... well, basically to subsidize the cost of grain versus what it was under Crowsnest. I accept all of that. All I am saying is that there is a fear that when you have that kind of money to play with, what is to prevent you from cross-subsidizing some other trade and trying to expand your trade? They have all these producer cars they did not pay for; they have been paid for by either the Canadian Wheat Board or by the various prairie provinces.

One of the things we are concerned with right now, for example, is the drop in the amount of grain coming east through the port of Thunder Bay, which I think is probably one of the best ports in North America. It is an excellent grain port. I do not think they are utilizing that port properly. Why? It is because in the way the Western Grain Transportation Act is set up, the railways are paid on a straight mileage basis. It does not matter where they are going, what route they are taking, they are paid so much a mile. So if you are going from the middle of Saskatchewan to Thunder Bay, it is a pretty easy ride. It is a downhill run to Thunder Bay. If you are going west, you are going through the Rocky Mountains; you have to put more power on—that is, more fuel, more crew. We know there is more maintenance. There is a much higher cost going through that whole thing.

Second, as we just mentioned, there is a lot of money being spent on double-tracking. There is a lot of money being spent on tunnelling. Are they taking that into account when they work out the cost per tonne to move grain west versus east? That is what I object to. I think it has been suggested that there will be more grain going west than east in the future. It used to be roughly 60:40 east; they are now talking 50:50. But I think if you took it on a straight cost basis, you would find it is cheaper to come to Thunder Bay.

**Mr. Taylor:** In other words, you are prepared to compete against the railways but you do not want to compete against government money.

**Mr. Hall:** Well, that is right. You know, apples and apples. I do not know where all that money is going.

**Mr. Taylor:** Excellent! I say excellent because that is what I believe too.

*[Translation]*

avez dit que 25 p. 100 de ce que vous transportez est constitué de céréales. Il me semble que vous avez dit craindre que, si le gouvernement continue d'accorder une subvention aux sociétés ferroviaires, ces dernières peuvent continuer de transporter le grain plus à l'est et contourner les Grands Lacs. Est-ce cela que vous craignez?

**M. Hall:** En effet, nous avons certaines craintes à cet égard. C'est exact... Vous savez, les sociétés ferroviaires reçoivent tout cet argent—850 millions de dollars... J'admets que tout cela est dû à la transformation du taux du Nid-de-Corbeau dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, et l'argent est fourni pour diverses dépenses en capital. Il est également fourni pour graduellement... Eh bien, fondamentalement pour subventionner le coût du grain par rapport à ce qu'il était au moment où le taux du Nid-de-Corbeau était en vigueur. J'admets tout cela. Ma crainte est la suivante: lorsqu'on a une telle somme à sa disposition, qu'est-ce qui empêche d'offrir une subvention à un autre commerce et d'essayer de développer le sien? Les sociétés ferroviaires ont tous ces wagons des producteurs qu'ils n'ont pas payés; ils ont été payés soit par la Commission canadienne du blé soit par les diverses provinces des Prairies.

Par exemple, une des choses qui nous préoccupent actuellement est la diminution de la quantité de grain qui arrive dans l'Est par le port de Thunder Bay qui est, selon moi, l'un des meilleurs ports en Amérique du Nord. C'est un excellent port pour le commerce du grain, mais je ne crois pas qu'on l'utilise comme il faut. Pourquoi? Parce que, conformément à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, les sociétés ferroviaires sont payées au mille. Le taux reste le même quels que soient la destination et le trajet emprunté. Donc, si les wagons partent du milieu de la Saskatchewan pour se rendre à Thunder Bay, c'est un voyage facile; une belle descente jusqu'à Thunder Bay. Par contre, pour aller vers l'Ouest, il faut traverser les Montagnes Rocheuses; il faut donc employer plus de force motrice—c'est-à-dire qu'il faut plus de mazout et plus de personnel. Nous savons qu'il y a plus d'entretien à faire. Par conséquent, les coûts sont beaucoup plus élevés.

La deuxième chose, comme nous venons de le dire, c'est qu'on dépense beaucoup d'argent pour établir des lignes à deux voies. On dépense aussi de grosses sommes pour aménager des tunnels. Est-ce qu'on tient compte de cela lorsqu'on compare le coût par tonne du transport du grain vers l'Ouest et vers l'Est? C'est à cela que je m'oppose. Je crois qu'on a laissé entendre que, à l'avenir, on transportera plus de grain vers l'Ouest que vers l'Est. Autrefois les pourcentages étaient d'environ 60 p. 100 vers l'Est et 40 p. 100 vers l'Ouest; maintenant, la proportion serait de 50 p. 100—50 p. 100. Mais je crois que si vous calculiez le coût direct, vous constateriez que cela coûte moins cher d'aller à Thunder Bay.

**M. Taylor:** Autrement dit, vous êtes prêt à rivaliser avec les sociétés ferroviaires, mais vous ne voulez pas être en concurrence avec l'argent du gouvernement.

**M. Hall:** Oui, c'est cela. Vous savez, il faut comparer des choses comparables. Je ne sais pas où va tout cet argent.

**M. Taylor:** Excellent! Je dis excellent, parce que c'est ce que je crois, moi aussi.



## [Texte]

The other point I would like to mention is that in this mist of . . . Well, I am a westerner; I do not know all these companies in the east. Are any of these government corporations—I mean of these 17 that you have?

**Mr. Hall:** No, sir.

**Mr. Taylor:** None are government corporations?

**Mr. Hall:** No.

**Mr. Taylor:** So they are all free enterprise companies?

**Mr. Hall:** Yes, sir.

**Mr. Taylor:** Have you had any difficulties with Gulf since Petro-Canada took it over?

**Mr. Hall:** Gulf is disappearing from this list. No, they called us. What they have done is they decided . . . I guess it was all part and parcel of the whole reorganization of the Gulf empire in Canada, but their ships have been chartered to this other company we have down here called Société Sofati/Soconav, which is owned privately by two individuals. They have taken their ships and chartered them to Sofati on a long-term bare boat basis. So they still own the physical assets, but the operations are now being handled by Sofati.

• 1025

**Mr. Taylor:** Just to sum things up, I get the feeling from your submission that you are very much in favour of freedom of movement, and the more government costs that can be eliminated the happier you are going to be.

**Mr. Hall:** Yes, sir.

**M. Plourde:** Monsieur Hall, je reviens aux subventions accordées aux chemins de fer. Vous savez sans doute qu'un rapport a été déposé au cours du mois de mai; il s'agit du rapport Hall. Je suppose que ce n'est pas le vôtre. On y dit que les subventions pour le transport du grain de l'Ouest devraient être remises aux producteurs agricoles plutôt qu'aux chemins de fer. Serait-il préférable pour votre association que ces subventions soient versées aux producteurs agricoles plutôt qu'aux chemins de fer?

**Mr. Hall:** Mr. Plourde, you are getting into an area here I do not think I am really qualified to answer on. A subsidy is a subsidy. Whether it is paid to the railways or paid to the farmers I think is up to government policy. If you are suggesting if it was paid to the farmers directly as opposed to being paid to the railways, would that satisfy our fears, I do not know.

**M. Plourde:** Je n'ai pas dit que les subventions devraient être versées aux producteurs agricoles, comme cela se faisait auparavant, parce que les producteurs agricoles du Québec ne veulent pas qu'elles soient de nouveau versées aux producteurs agricoles. Ils veulent qu'elles continuent d'être versées aux chemins de fer.

Tout à l'heure, vous nous avez dit que cette subvention aux chemins de fer devrait aussi être accordée à votre association.

## [Traduction]

L'autre point que j'aimerais mentionner est que, au cours de . . . Eh bien, je suis un habitant de l'Ouest; je ne connais pas toutes ces sociétés de l'Est. Certaines d'entre elles sont-elles des sociétés de la Couronne—je veux dire parmi les 17 que vous avez?

**M. Hall:** Non, monsieur.

**M. Taylor:** Aucune d'elles?

**M. Hall:** Non.

**M. Taylor:** Il s'agit donc d'entreprises privées dans tous les cas?

**M. Hall:** Oui, monsieur.

**M. Taylor:** Avez-vous eu des difficultés avec Gulf depuis que Petro-Canada a pris les rênes?

**M. Hall:** Gulf est en train de disparaître de cette liste. Non, ils nous ont appelés. Ce qu'ils ont fait, c'est qu'ils ont décidé . . . Je suppose que tout cela faisait partie de la réorganisation de l'empire de Gulf au Canada, mais leurs navires ont été affrétés par cette autre société mentionnée ici, la Société Sofati/Soconav, qui appartient à deux particuliers. Ils ont mis leurs navires au service de Sofati en vertu d'un accord d'affrètement coque nue. Ainsi, ils sont toujours propriétaires des biens, mais c'est Sofati qui en assure l'exploitation.

**M. Taylor:** Juste pour résumer, d'après votre exposé, j'ai nettement l'impression que vous êtes très favorable à la liberté de mouvement et que plus l'on réduira les coûts de l'État, plus vous serez heureux.

**M. Hall:** Oui, monsieur, vous avez raison.

**Mr. Plourde:** Mr. Hall, back to the subject of the subsidies paid to the railways: You are no doubt aware that a report has been submitted sometime in May, that is the Hall Report. I assume it is not yours. It is being mentioned therein that subsidies for Western grain transportation should be paid to farmers rather than to the railways. For your association, would it be better to have these subsidies paid to farmers rather than to the railways?

**M. Hall:** Monsieur Plourde, vous touchez ici à un domaine où je ne me sens pas vraiment qualifié pour vous répondre. Une subvention demeure toujours une subvention. La question de la verser aux chemins de fer ou aux fermiers est une question qui relève de la politique gouvernementale. Si vous laissez entendre qu'advenant le cas où ces subventions seraient versées directement aux fermiers plutôt qu'aux chemins de fer, cela éliminerait nos craintes, je vous répondrai: je ne sais pas.

**Mr. Plourde:** I did not say that they should subsidize farmers, as this was done before, because farmers in Quebec do not want this done again. They prefer that these subsidies be still paid to the railways.

Earlier, you mentioned to us that this subsidy paid to the railways should also be paid to your association. You know

*[Text]*

Vous savez qu'à l'est de Québec, les éleveurs à grain sont très rares. À ce moment-là, cela relève des chemins de fer, et votre association ne pourra pas profiter de ces subventions.

**Mr. Hall:** When I was referring to the subsidies paid to the railways, I was referring to the subsidies being paid under the Western Grain Transportation Act. So those are subsidies being paid out on the Prairies. I was not referring to other subsidies that may exist because of the At and East agreement, which covers the Atlantic trade out of Georgian Bay, or anything in Quebec, for that matter.

Secondly, I think you suggested that we would like the same subsidy. That is not the case at all. We are not asking for any subsidies. We do not have any. We do not want any. All we want is to be treated equally and to be assured that other modes that might compete with us are operating by the same ground rules.

**M. Plourde:** Je reviens au service de pilotage. Votre association peut-elle se passer des pilotes? Il y a quelques semaines, je lisais dans le journal que l'on demandait au ministère des Transports de changer la réglementation, afin que les capitaines de bateaux, après un certain nombre de voyages sur le Saint-Laurent, puissent prendre eux-mêmes la responsabilité de leur bateau.

• 1030

**Mr. Hall:** Yes. As I think I indicated earlier, we ourselves have been trying to do this for a number of years. But you must remember that when we are dealing with the St. Lawrence we are dealing with corporations of pilots. There is a corporation between Montreal and Quebec, *la ville de Québec*. There is another one *entre Québec et les Escoumains*. These are two separate corporations. So in effect, if they were to agree without some form of negotiation on their part to allow all our masters, all our 100-odd vessels, to sail without pilots tomorrow, it means that an awful lot of them would be out of work.

So what do we do about that type of situation? I think historically that has been one of the problems. They were there to look after their interests, and I think that suddenly we now have a change in attitude on the part of government with respect to the whole question of pilotage, with respect to the whole cost of running ships, regulatory matters and everything else. That is what the Minister is suggesting in this paper, *Freedom to Move*, that he wants to minimize the regulatory process and where possible let industry handle it on its own, provided that we adhere to the basic premise that at all times safety must be considered first. We accept that and endorse it entirely.

All I am saying is that in the past any time approaches had been made along these lines it was very clear to us that it would be very difficult for our masters to pass such exams, and therefore they were reluctant to do so because they felt it was unnecessary. It would be the same as in my case going back to

*[Translation]*

that east of Quebec, there are very few grain elevators, so these subsidies belong to the railways and your association will not be able to benefit from them.

**M. Hall:** Quand j'ai parlé des subventions versées aux chemins de fer, je voulais parler des subventions versées en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Donc, ce sont les subventions qui sont versées dans les Prairies. Je ne pensais pas aux autres subventions qui peuvent exister en vertu des tarifs de l'Est visant les activités commerciales de l'Atlantique, à l'extérieur de la baie Georgienne, ou quelque autre activité de même nature au Québec, quant à cela.

En ce qui a trait au second point: je crois que vous laissez entendre que nous voudrions toucher une subvention analogue. Au contraire, nous ne demandons aucune subvention. Nous n'en touchons aucune et nous n'en voulons pas non plus. Nous voulons être traités exactement comme les autres et nous voulons être sûrs que les autres modes de transport qui pourraient venir en concurrence avec le nôtre fonctionnent suivant les mêmes règles de base: c'est tout ce que nous demandons.

**Mr. Plourde:** Again, on the subject of the piloting service, can your association do without pilots? A few weeks ago, I read in the newspapers that Transport Canada was being asked to change the regulations so that shipmasters could personally take the responsibility of their ships after a number of trips on the St. Lawrence River.

**M. Hall:** Oui. Comme je crois l'avoir indiqué plus tôt, nous essayons de le défaire depuis un certain nombre d'années. Mais n'oubliez pas que quand il est question du Saint-Laurent, nous avons affaire aux associations de pilotes. Il y en a une entre Montréal et Québec, la ville de Québec. Il y en a une autre entre Québec et les Escoumains. Ce sont deux associations distinctes. En fait, si l'on convenait, sans quelque forme de négociation, de permettre demain à nos capitaines, à notre flotte de quelque cent vaisseaux, de naviguer sans pilote, un bon nombre d'entre eux se retrouveraient sans travail.

Alors, que faisons-nous à propos de ce genre de situation? Je pense que, depuis toujours, c'est l'un de nos problèmes. Ils étaient là pour s'occuper de leurs intérêts, et soudain, il y a un changement d'attitude de la part du gouvernement relativement à toute la question du pilotage, du règlement et d'une foule d'autres points. C'est ce que le ministre propose dans ce document, *Aller sans entraves*, il veut simplifier la réglementation et chaque fois que c'est possible, laisser l'industrie mener sa barque, pourvu que nous respections le principe de base selon lequel il faut s'occuper avant tout de la sécurité. Nous acceptons ce principe et l'approuvons entièrement.

Le seul point que je soulève, c'est que, dans le passé, chaque fois que des tentatives ont été faites en ce sens, il était évident pour nous qu'il serait très difficile pour nos capitaines de passer de tels examens, et par conséquent, ils hésitaient à le faire parce qu'ils estimaient que ce n'était pas nécessaire. Je

## [Texte]

school again after having been away for 25 years. I know darn well I would have a very hard time trying to pass those same exams I may have passed 25 years ago.

So there is a professional pride involved here. These fellows have worked for a number of years on the ships. They have passed all the exams required under the Canadian Coast Guard rules and they now have a certificate. Why should they have to write all that again? All they should really have to do is be able to pass some sort of fair test on local water knowledge. That is all that should be required, and that is what we are now proposing to the pilots themselves.

I understand now that a lot of this evidence came out during the course of the hearing in front of the Water Transport Committee, that the Laurentian Pilotage Authority itself is ready to re-examine the whole question of certificates for our masters. So obviously I think they see that they have not done their homework either over the years.

**M. Plourde:** Si je vous ai posé cette question, c'est qu'il existe, à l'est de Québec, un port de mer situé dans mon comté de Kamouraska—Rivière-du-Loup qui s'appelle Gros-Cacouna. Le gouvernement libéral y a investi 50 millions de dollars au cours des dernières années. Actuellement, on ne peut pas y faire entrer un bateau de plus de 12,500 tonnes, parce que l'entrée du port a été mal faite. Cependant, je connais des capitaines de bateau qui sont capables d'y faire entrer un 15,000 tonnes. Le capitaine veut le faire entrer, mais l'association des pilotes dit non.

A mon avis, l'Association des pilotes du Saint-Laurent a trop de latitude et brime mon comté, où on expédie beaucoup de bois, de tourbe et de papier, et brime nos industries. Si on ne peut pas permettre à un capitaine qui est capable de prendre ses responsabilités de faire entrer un 15,000 tonnes, on est obligé d'aller charger notre matériel à Matane ou à Québec. Vous avez dit tout à l'heure que des certificats se donnaient pour faire entrer un bateau dans l'Atlantique sans pilote. Ce certificat ne pourrait-il pas aussi se donner en ce qui concerne les ports du Saint-Laurent?

**Mr. Hall:** Yes, sir. I would like to clarify one point. Did you say that the pilots themselves would not allow the ship in, or was it the authority that would not allow the ship into Gros-Cacouna?

• 1035

**M. Plourde:** L'association de pilotes qui fait le service entre les Escoumains et Québec refuse de faire entrer les bateaux de 15,000 tonnes. Lors des dernières discussions entre la corporation de promotion industrielle de Rivière-du-Loup et cette association de pilotes, on a dit qu'on allait régler le problème en signant un protocole d'entente entre l'Association des pilotes du Saint-Laurent et une association quelconque à Rivière-du-Loup et qu'on leur demanderait 800\$ de plus pour faire entrer le bateau.

## [Traduction]

serais dans la même situation si je devais retourner à l'école alors que j'en suis sorti depuis 25 ans; je sais très bien que j'aurais beaucoup de difficultés à réussir les examens que j'ai passés il y a 25 ans.

Il y a une sorte de fierté professionnelle qui est en jeu ici. Ces gens-là travaillent sur des bateaux depuis un certain nombre d'années. Ils ont passé les examens requis selon les règles de la Garde côtière canadienne et ils ont obtenu un brevet. Pourquoi seraient-ils obligés de recommencer tout ça? Tout ce qu'ils devraient être tenus de faire, c'est de passer un test équitable sur la connaissance des eaux locales. C'est tout ce qu'on devrait exiger et c'est ce que nous proposons dorénavant aux pilotes eux-mêmes.

Je comprends maintenant qu'une bonne partie de ces informations s'est fait jour pendant les audiences devant le Comité des transports par eau, et que l'Administration de pilotage des Laurentides est prête à réexaminer toute la question des brevets pour nos capitaines. Ainsi, de toute évidence, je crois qu'ils se rendent compte qu'eux non plus n'ont pas fait ce qu'ils avaient à faire pendant toutes ces années.

**Mr. Plourde:** If I have asked this question, it is because East of Quebec City in my own district of Kamouraska Rivière-du-Loup, there is a seaport called Gros-Cacouna. The Liberal government has invested \$50 million in it during the last few years. Now, we cannot allow in a ship of more than 12,500 tons, because the port entry has not been properly built. However, I know shipmasters who are able to move in a 15,000 ton ship. The master wants to do it, but the Corporation of Pilots says no.

I think that the St. Lawrence Pilot Association is too powerful and is causing problems in my district where a lot of wood, peat and paper are shipped. It is causing problems to our industries. If a responsible pilot cannot be allowed to take in a 15,000 ton ship, we have to go to Matane or Quebec to charge our material. You told us before that certificates are given allowing in ships in the Atlantic without pilot. Would it be possible to give this kind of certificate for the ports located on the St. Lawrence River?

**M. Hall:** Oui, monsieur. J'aimerais clarifier un point. Avez-vous dit que ce sont les pilotes eux-mêmes qui ne veulent pas laisser entrer le bateau ou si ce sont les autorités qui ne laissent pas entrer le bateau dans Gros-Cacouna?

**Mr. Plourde:** The pilots association which provides service between Les Escoumains and Quebec City refuses to pilot 15,000-tonne vessels into port. At the last meeting of the Industrial Development Corporation of Rivière-du-Loup and the Pilotage Authority, it was said that the problem would be resolved by the signing of a memorandum of agreement between l'Association des pilotes du Saint-Laurent and a Rivière-du-Loup Association and that it would be required to pay \$800 more to have a vessel piloted into port.



## [Text]

On a un problème. Vous savez où sont situés les Escoumains. Les pilotes ont leur pied-à-terre aux Escoumains. C'est le gouvernement fédéral qui le paie. Ils ont leur club de golf et tout ce qu'il faut pour passer le temps agréablement. Mais entre les Escoumains et Gros-Cacouna, il y a peut-être une demi-heure de navigation. Donc, les pilotes préfèrent prendre un bateau aux Escoumains et l'amener à Québec plutôt qu'à Gros-Cacouna, parce que s'ils vont à Gros-Cacouna, ils sont obligés de débarquer et de prendre l'autobus ou le train pour aller à Québec. On sait que les pilotes sont payés au tonnage.

Donc, nous pensons que nous sommes victimes de discrimination. Si nous pouvions obtenir le permis accordé aux capitaines de bateau pour entrer dans l'Atlantique, cela favoriserait notre région.

**Mr. Hall:** You raise a very good point. I was not aware of this particular problem. I have been to Gros Cacouna myself. I have seen 25,000-tonne ships enter that port.

I suspect here that all you were doing is proving to me once more that the authority is not doing its job in running that district. It is up to the APL, the Laurentian Pilotage Authority, to determine the rules of the game. They are the ones who are mandated by government through the Pilotage Act to run that district. It should not be run by the pilots; it should be run by the authority. So I agree with you entirely that this is something that should be addressed to the Laurentian Pilotage Authority to have them make sure you get the type of service you should get.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Plourde. Mr. Clifford.

**Mr. Clifford:** Thank you, Mr. Chairman.

I appreciated reading your report this morning. A couple of things I would like to get clarified and maybe to use those things and give you what may be a hypothetical question, but I am hoping that in the future it would not be.

You are talking here about your members having the capability to operate in the Arctic. Is it true that you have a tremendous ability to operate there, or what would you say?

**Mr. Hall:** I would not say tremendous, no. We do have ships that are capable of operating in the Arctic. We have a number of tankers that are ice-classed. They are not the new arctic class, but they are ice-classed and could operate at different times of the year, probably, say, from July through to October in various sections of the Arctic.

Although the *MV Arctic* is not officially listed as one of our members, it is jointly owned, as you know, by the federal government and two of our members. Canada Steamship Lines, Federal Navigation and Upper Lake Shipping all share in the ownership of that vessel. An awful lot of money is being spent on that vessel to determine what she is capable of doing in the north. As you know, this summer she came down with the first northern arctic oil, which was transferred onto one of

## [Translation]

We are faced with a problem. You know where *Les Escoumains* is located. It is where the pilots have a *pied-à-terre* which is paid for by the federal government. They have their own golf club and all that is needed to pass the time in comfort. However, navigating between *Les Escoumains* and Gros-Cacouna requires about one-half hour. Therefore, pilots prefer to conduct a vessel from *Les Escoumains* to Quebec City rather than Gros-Cacouna because after piloting a ship to the latter, they have to disembark and take a bus or train to get to Quebec City. You are aware that pilots are paid according to tonnage.

Therefore, we believe we are victims of discrimination. If it were possible to obtain the licence granted to ships' captains to enter the Atlantic, it would be beneficial to our region.

**M. Hall:** Vous soulevez un point intéressant. Je n'étais pas au courant de ce problème particulier. J'ai visité le port de Gros-Cacouna et j'y ai vu entrer des navires de 25,000 tonnes.

Je soupçonne que, par vos propos, vous ne faites que confirmer que l'Administration ne s'acquitte pas bien de ses fonctions dans ce district. Il incombe à l'APL, l'Administration de pilotage des Laurentides, de déterminer les règles du jeu. Le gouvernement lui a confié, en vertu de la Loi sur le pilotage, le mandat de s'occuper de ce district. Les décisions doivent être prises non pas par les pilotes, mais par l'Administration. Je partage donc votre avis; la question doit être soumise à l'Administration de pilotage des Laurentides qui devra s'assurer que vous recevez le genre de service auquel vous avez droit.

**Le président:** Merci, monsieur Plourde. Monsieur Clifford.

**M. Clifford:** Merci, monsieur le président.

J'ai lu votre rapport ce matin et je l'ai trouvé très intéressant. J'aimerais préciser quelques points sur lesquels je me fonderai par la suite pour vous poser une question hypothétique qui ne le sera pas à l'avenir, je l'espère.

Vous signalez que vos membres possèdent des navires qui peuvent être utilisés dans l'Arctique. Il est vrai que vous disposez d'une capacité considérable dans cette région ou êtes-vous d'un autre avis?

**M. Hall:** Je ne dirais pas qu'elle est considérable. Nous exploitons effectivement des navires qui peuvent desservir l'Arctique. Notre flotte compte un nombre de pétroliers de classe glace. Ce ne sont pas des navires de classe Arctique, mais bien de classe glace, qui peuvent être utilisés durant différentes périodes de l'année, disons de juillet à octobre, dans différentes sections de l'Arctique.

Le *MV Arctic* n'est pas officiellement le transporteur d'un de nos membres, mais il appartient, conjointement comme vous le savez, au gouvernement fédéral et à deux de nos membres, *Canada Steamship Lines* et *Federal Navigation and Upper Lake Shipping*. A l'heure actuelle, des sommes considérables sont déboursées pour déterminer les possibilités qu'offre ce navire du point de vue du transport dans le Nord. Au cours de l'été, comme vous le savez, ce navire a transporté le premier chargement de pétrole du nord de l'Arctique qui a

## [Texte]

our other members, the Imperial Oil tanker, *Imperial Bedford*, and carried into Montreal.

So we do have some expertise, but to say we have a great big fleet of ships out there capable of running six months of the year—no, we do not have that.

**Mr. Clifford:** Further to that, the other thing I picked out of here was the concern about an alternative for the shipment of wheat—VIA Rail, for example—to eastern Canada and indeed maybe back to western Canada if the government invests money in improving rail services to the west. What about the other alternative? Has your group looked at the alternative of shipping the wheat through Port Churchill and therefore having to open up arctic waterways with some capability you have and more capability that I would expect we would have now that we have made the decision to have an icebreaker of arctic class? What would this do to your shipping business on the Great Lakes?

• 1040

**Mr. Hall:** First of all, we do not have the type of vessels capable of operating in ice up there with any degree of economy, and by that I mean more than just one trip. You know, if you go up in the middle of the summer, July, August, it is fine to do one trip. But it seems to me the first foreign ship that went in there this year put a great big hole in her bow.

The problem I guess I have, sir, with the Port of Churchill—I am not knocking Churchill; all I am saying is that you have a port in Thunder Bay that I think is very, very efficient and underutilized—is if the name of the game here is to try and improve the lot of the western farmer by giving him the best value for his crop, obviously what the Wheat Board has to do, as the selling agent for the farmer, is to ensure that they are moving it at the cheapest price possible. Now, by going up through the Port of Churchill . . . I think Churchill as a surge port is fine, if Thunder Bay is fully occupied, because I think Thunder Bay gives better value to the producer. If you take into account all of the hidden costs that are involved there—and what often happens is that it is not taken into account—there is an awful lot of money that has to be spent on maintaining the railway, building a better boxcar or better hopper cars to run it. They are now talking about some new articulated type of car to meet that permafrost problem. That is an awful lot of money they are discussing that has to be spent on upgrading the port, maybe getting another tug for the port, upgrading the elevator, upgrading all the facilities. What is the pay-back? That is all I ask myself, because basically you are operating there at the most 120 days if you are lucky. Until such time as we therefore utilize our most efficient ports, I think places like Churchill should be reserved for a commodity or a product that it makes more sense to move out through that port. Or in the event that Thunder Bay is busier

## [Traduction]

été transbordé dans le navire d'un de nos membres, le pétrolier des Pétroles Esso appelé *Imperial Bedford*, en vue d'être acheminé à Montréal.

Nous avons donc une certaine expérience, mais cela ne signifie pas que nous disposons d'une grande flotte de navires pouvant être utilisés dans l'Arctique durant six mois de l'année—ce n'est pas le cas.

**M. Clifford:** J'ai également relevé un autre point, notamment la question d'un autre mode de transport du blé—VIA Rail, par exemple—qui pourrait l'acheminer vers l'est du Canada et peut-être même le ramener vers l'Ouest, si le gouvernement investit suffisamment d'argent dans l'amélioration des services ferroviaires vers l'Ouest. Que pensez-vous de cette possibilité? Votre groupe a-t-il analysé la possibilité de transporter le blé par navire, par le port de Churchill, ce qui suppose l'ouverture des voies maritimes dans l'Arctique à l'aide des navires que vous avez et d'autres navires dont nous devons disposer maintenant qu'il a été décidé de construire un navire de classe Arctique? Quelles seraient les répercussions sur vos activités de transport dans les Grands Lacs?

**M. Hall:** Pour commencer, nous n'avons pas le type de navires capables de fonctionner dans la glace qu'il y a avec un tant soit peu de rentabilité, et je veux dire par là plus d'un seul voyage. Vous savez, si on va là au milieu de l'été, en juillet ou en août, les conditions sont parfaites pour faire un voyage. Mais il me semble que le premier navire étranger à passer par là cette année se soit retrouvé avec un beau grand trou à l'avant.

Mon problème, il me semble, monsieur, avec le port de Churchill—je ne critique pas le port de Churchill; tout ce que je dis, c'est qu'on dispose d'un port à Thunder Bay, qui est, je pense, très, très efficace, mais aussi sous-utilisé—si l'objectif ici est d'essayer d'améliorer le sort des agriculteurs de l'Ouest en leur donnant la meilleure valeur pour leurs récoltes, de toute évidence, c'est ce que la Commission canadienne du blé doit faire, à titre d'agent de vente pour eux, elle doit assurer que le transport coûte le moins cher possible. Maintenant, en montant par le port de Churchill . . . Je pense que Churchill en tant que port d'appoint est excellent, lorsque Thunder Bay est complètement occupé, parce que, d'après moi, Thunder Bay donne une meilleure valeur aux producteurs. Si on tient compte de tous les coûts cachés qui entrent en jeu ici—et ce qui arrive souvent, c'est qu'ils ne sont pas toujours pris en considération—il va falloir dépenser énormément d'argent pour assurer l'entretien des voies ferrées, pour fabriquer de meilleurs wagons ou de meilleurs wagons-trémies pour rouler sur ces voies. On parle maintenant d'introduire un nouveau type de wagon articulé qui pourrait faire face au problème du pergélisol. Il est question de sommes énormes qu'il faudra dépenser pour améliorer le port, peut-être ajouter un autre remorqueur, pour améliorer le silo, pour améliorer toutes les installations. Quel en est le bénéfice? C'est tout ce que je me demande, parce qu'au fond, vous avez des activités là au maximum 120 jours par année avec de la chance. Tant que nous utilisons nos ports les plus efficaces, je pense que des

[Text]

than hell, then use Churchill as required. But to force cargo there, I think you are not getting value for your dollar.

**Mr. Clifford:** I just wondered what you thought of the other investment. If we are investing in a polar class icebreaker anyway, and the whole idea is that we maintain sovereignty over our northern waters and high Arctic, I mean if we are going to do that anyway, that it is a given that we are going to do that, we made a decision to do that, then that investment is already there. And I wanted to know, given that factor, given the factor that the waterways can be open, what would this do to you?

**Mr. Hall:** Well, it is not a case of what it would do to us, it is what it would do to the trade generally. There are ships in this world that are capable of operating in ice. There is no question about that. But to operate up there... If you are going to try and extend the season, you are going to need a pretty sophisticated bulk carrier to move grain and I do not think there are that many around.

There is the question of the cost of insurance that comes into this thing, too. That has to be borne in mind when you are moving that kind of product. Sure, I know that it is suggested that on the great circle route it is a much closer route than the St. Lawrence is. I accept all of those sorts of statistics. There is nothing wrong with that. All I am saying is that by the time you put all the costs in, it is not worth it. It is not worth our while, for example, to build ships that would be capable of operating there, let us say, six months of the year, yet at the same time when you cannot operate down there, come down here and operate. You are not going to be efficient, because you have got that much more steel. More steel means less cargo. So what do you do?

The *MV Arctic* is a prototype. It is an experimental ship. That is why the government has money in it. There is no way in the world that our members could do that all by themselves. They spent a lot of money last winter converting that into an OBO, oil bulk ore type of thing. Before that she was a straight ore carrier, and the whole idea there was to see what she could do and if there was further development of oil resources in the Arctic at least try it and see how it works. And if there were sufficient volume, maybe some day somebody will build a dedicated ship for that trade.

This year they are going to spend some more money on upgrading her bow to make her capable of operating in thicker ice. This is all money, and we are not talking \$100,000 or \$1 million. We are talking millions every time you do something like this. And in commercial terms it is just not feasible.

[Translation]

endroits comme Churchill devraient être réservés pour une marchandise ou un produit qu'il est plus logique de faire sortir par ce port. Ou alors, dans le cas où Thunder Bay est débordé, utiliser Churchill comme il convient. Mais d'obliger à faire passer les marchandises par là, je pense que vous n'obenez pas un rendement maximal.

**M. Clifford:** Je me demande seulement ce que je vous pensez de l'autre investissement. Si nous investissons de toute façon dans un brise-glace de classe polaire, et l'idée générale derrière tout cela est que nous conservons la souveraineté sur nos eaux septentrionales et sur nos eaux de l'Arctique supérieur, je veux dire si nous faisons cet investissement de toute façon, et il s'agit d'une chose acquise, puisque nous en avons déjà pris la décision, à ce moment-là, cet investissement est déjà là. Je voulais savoir, compte tenu de ce facteur, compte tenu aussi du fait qu'il est possible d'ouvrir les voies navigables, ce que cela vous ferait?

**M. Hall:** Eh bien la question n'est pas de savoir ce que cela nous ferait, mais bien de savoir ce que cela ferait au commerce en général. Il y a des navires dans le monde qui peuvent fonctionner dans la glace. Cela ne fait aucun doute. Mais fonctionner là-haut... Si l'on tente de prolonger la saison, il va falloir un vraquier joliment perfectionné pour transporter les céréales, et je ne pense pas qu'il y en ait beaucoup à l'heure actuelle.

Il y a aussi la question du coût des assurances qui entre en jeu ici. Il faut songer à cela lorsqu'on transporte ce genre de produit. Oui bien sûr! Je sais que certains prétendent que la route empruntant le grand cercle est beaucoup plus près que celle qui emprunte le St-Laurent. Je reconnais la validité de toutes les statistiques de ce genre. Il n'y a rien à redire à cela. Tout ce que je dis, c'est que le temps qu'on ait fini de compter tous les coûts, l'investissement ne vaut plus la peine. Il ne vaut pas la peine, par exemple, de construire des navires pouvant fonctionner là-haut, disons six mois par année, si, en même temps, on ne peut être actif là-bas, descendre ici et être actif ici. On ne va pas être plus efficace parce qu'on a une telle quantité d'acier en plus. Plus d'acier signifie moins de marchandises. Donc, qu'est-ce que vous faites?

Le *MV Arctic* est un prototype. C'est un navire expérimental. C'est pour cette raison que le gouvernement y a investi de l'argent. En aucune façon nos membres ne pourraient faire cela eux-mêmes. On a déjà dépensé beaucoup d'argent l'hiver dernier pour transformer ce navire en un MVP, vous savez un navire du genre minéralier vraquier pétrolier. Avant cela, ce navire servait uniquement au transport de minerai et l'on voulait savoir somme toute ce qu'il pourrait faire et au moins l'essayer et voir comment il fonctionne, advenant le cas où de nouvelles ressources pétrolières seraient découvertes. Et, dans le cas où ces ressources seraient découvertes en quantité suffisante, peut-être qu'un jour quelqu'un construira un navire qui servira uniquement pour ce genre de commerce.

Cette année, on va dépenser un peu d'argent encore pour améliorer l'avant du navire pour permettre à ce dernier de naviguer dans une glace plus épaisse. C'est une question d'argent, et nous ne parlons pas de 10,000\$ ou d'un million. Nous parlons de millions chaque fois qu'on fait quelque chose



[Texte]

**Mr. Clifford:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Clifford. Mr. Gottselig.

• 1045

**Mr. Gottselig:** Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Hall, this is new ground for me. I am new on the Transport committee and I am finding it very, very interesting. I have some questions, mainly pertaining to the movement of grain. The area I represent produces this grain and I am wondering if these 17 companies, or the 16 that are left... Are there ships there that can haul grain and iron ore and all these products? You mentioned that you had to bring some of these out of mothballs. Are they part of the fleet that is just sort of on standby or...?

**Mr. Hall:** No, certainly not. It is pretty expensive to keep ships on standby.

**Mr. Gottselig:** Are they being overhauled?

**Mr. Hall:** There was not sufficient cargo. All of these ships were fully employed, as recently as three or four years ago. Then we had the recession that occurred in North America. We had deregulation that occurred in the U.S. The Staggers Rail Act, which deregulated the railways in the States, suddenly allowed the American railways to become very competitive. With the decline in the steel industry in the States, particularly around the Great Lakes basin, where you tend to have the older steel mills... The steel industry decided it had to rationalize itself, if I can use that term, and suddenly closed down an awful lot of those plants. That freed up a whole slew of barges on the Mississippi, they had nothing to do. A lot of them, I understand, are owned by doctors and dentists, they are tax write-offs and all these sorts of things. All I wanted to do was keep those things occupied, but there was an awful lot of predatory pricing going on on the Mississippi system.

A lot of the grain that we used to move out of the American mid-west, out of Duluth, out of Chicago, suddenly was going down the Mississippi by barge or going down to the Gulf of Mexico by dedicated unit trains, under this deregulation that was going on. That is all they did, shuttle back and forth all year long.

So we lost, over the past three or four years, about six million tonnes of American grain that used to move through the seaway. We would like to get some of that back. That accounts for some of the ships being laid up.

[Traduction]

comme cela. Du point de vue commercial, ce n'est tout simplement pas faisable.

**M. Clifford:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Clifford, monsieur Gottselig.

**M. Gottselig:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Hall, il s'agit d'un nouveau domaine pour moi. Je suis nouveau venu au Comité des transports, et je trouve cela très, très intéressant. J'ai quelques questions à poser, ayant trait surtout au transport du grain. La région que je représente produit du grain, et je me demande si ces 17 sociétés, ou plutôt les 16 qui restent... Est-ce que les navires qu'il y a là peuvent transporter du grain et du minerai de fer et tous ces produits? Vous avez mentionné qu'il vous fallait remettre un certain nombre de navires en circulation. Ces navires font-ils partie de la flotte qui est simplement comme on peut dire en réserve ou...?

**M. Hall:** Non, certainement pas. Cela coûte joliment cher de garder des navires en réserve.

**M. Gottselig:** Ces navires sont-ils au radoub?

**M. Hall:** Il n'y avait pas suffisamment de marchandises à transporter. Tous ces navires étaient utilisés à pleine capacité, il y a à peine trois ou quatre ans. Puis, nous avons eu la récession qu'a connue l'Amérique du Nord. Puis, il y a eu la déréglementation aux États-Unis. La loi dite *Staggers Rail Act*, qui a déréglementé l'industrie ferroviaire aux États-Unis, a tout d'un coup permis aux compagnies ferroviaires américaines de devenir très concurrentielles. Par suite du déclin de l'industrie de l'acier aux États-Unis, en particulier autour du bassin des Grands Lacs, là où en général se trouvent les plus vieilles aciéries... L'industrie de l'acier a décidé à ce moment-là qu'il lui fallait se rationaliser, si je peux m'exprimer ainsi, et c'est ainsi qu'elle a fermé subitement un nombre incroyable de ces usines. Cela a libéré un tas de péniches sur le Mississippi, qui n'avaient plus rien à faire. Beaucoup de ces péniches, je crois comprendre, appartiennent à des médecins et à des dentistes, elles sont déductibles d'impôt et ainsi de suite. Tout ce que j'ai voulu faire, cela a été de voir à ce que tous nos navires soient utilisés, mais il était monnaie courante de voir à ce moment-là les entreprises de transport pratiquer des politiques de prix abusivement bas sur les voies d'eau du réseau du Mississippi.

Une bonne partie du grain que nous avions l'habitude de faire sortir du Midwest américain, de Duluth, de Chicago, se retrouvait soudainement en train de descendre le Mississippi par péniche ou de descendre vers le Golfe du Mexique à bord de trains-blocs conçus expressément pour le transport du grain dans le cadre de cette déréglementation qui s'effectuait. C'est tout ce que ces péniches faisaient, faire la navette toute l'année.

De la sorte, nous avons perdu, au cours des trois ou quatre dernières années, environ six millions de tonnes de grain américanisé qui passait habituellement par la Voie maritime du St-Laurent. Nous aimerions en récupérer une partie. Cela

## [Text]

Secondly, as you know, we had the closure of the iron ore mine at Sept-Île. IOC, the Iron Ore Company of Canada, decided that enough was enough. There is ore all over the world, and Brazilian ore now, I guess, is probably one of the cheapest and highest grade ores available. So a lot of this stuff is moving from Brazil up into the gulf, into the more modern steel plants there, at penalty to those mills that are left around the Great Lakes.

Our iron ore trade suddenly disappeared, or, in the main, it disappeared. It used to be that for every grain load we took from Thunder Bay to the St. Lawrence, we had an ore load from the St. Lawrence back into the Great Lakes and then up to Thunder Bay. It is now probably one in three. All of these ships that are loading grain in Thunder Bay are going down there, and one in three is coming back with cargo; the other two are coming back with ballast.

I think you asked if these ships were designed to carry all commodities. Out of the 133, roughly 100 or maybe a little less are capable of dry cargo; the rest are tankers. These dry cargo ships, as I indicated earlier, are designed for both cargoes. They are designed to have big, big cubics. They have in excess of 1.2 million cubic feet of space in each of these ships and we need that to load grain. We can load one million bushels of grain in one of those ships. That is a heck of a lot of railway cars. Or conversely, going the other way, we are loading 25,000 tonnes of iron ore. So, yes, they are flexible. Ideally, to be profitable, you should be moving cargoes both ways obviously.

**Mr. Gottselig:** Yes. That is similar to the situation the trucks are running into. If they haul a load of cattle to Ontario and then take something else back, it is cheaper both ways than to run empty.

**Mr. Hall:** That is right.

**Mr. Gottselig:** Even though you have fewer ships now, you have larger ships, so you actually have more tonnage, more capacity.

**Mr. Hall:** It is a bit of a misnomer. I went all through this at the hearing with the pilotage people, where they were saying we had bigger ships. We do not have bigger ships. We are limited by the size of the seaway. The seaway has not changed in 25 years. It was built in 1959...

**Mr. Gottselig:** It is the capacity then.

## [Translation]

explique pourquoi une partie de nos navires sont gardés en réserve.

Deuxièmement, comme vous le savez, il y a eu la fermeture de la mine de fer de Sept-Îles. La compagnie Iron Ore du Canada a décidé qu'elle en avait assez. Il y a du minerai de fer partout dans le monde, et celui qu'on retrouve au Brésil est probablement, je suppose, parmi les minerais qu'il est possible d'extraire un de ceux qui, à l'heure actuelle, coûte le moins cher et a la plus haute teneur en fer. Aussi, une bonne partie de ce minerai de fer est transporté du Brésil en montant vers le golfe jusque dans les aciéries qui restent encore ouvertes autour des Grands Lacs.

Notre commerce du minerai de fer a soudainement et, dans l'ensemble, totalement disparu. Il fut un temps où pour chaque changement de grain que nous transportions de Thunder Bay jusqu'au St-Laurent, nous ramenions un chargement de minerai de fer du St-Laurent jusqu'aux Grands Lacs, puis jusqu'à Thunder Bay. Le pourcentage est sans doute maintenant d'un chargement sur trois. Tous les navires qui reçoivent un cargaison de grain à Thunder Bay descendent jusque-là, mais un seul sur trois revient avec une cargaison; les deux autres retournent sur leur lest.

Je pense que vous m'avez demandé si ces navires étaient conçus pour transporter toutes les sortes de marchandises. Des 133, 100 en gros ou peut-être un peu moins, peuvent transporter des marchandises sèches; les autres sont des navires-citernes. Ces navires assurant le transport des marchandises sèches, comme je l'ai dit précédemment, sont conçus pour les deux types de cargaisons. Ils sont conçus pour transporter de gros, très gros volumes. Il y a plus de 1,2 million de pieds cubes d'espace dans chacun de ces navires, et c'est ce qu'il faut pour le transport des céréales. Nous pouvons charger un million de boisseaux de grain sur chacun de ces navires. Cela représente tout un tas de wagons de chemins de fer, ou réciproquement, c'est-à-dire en allant dans l'autre direction, nous chargeons 25,000 tonnes de minerai de fer. Donc, pour répondre à votre question, oui, leur utilisation est souple. Idéalement, pour rentabiliser vos activités, vous devriez transporter des cargaisons dans les deux sens de toute évidence.

**M. Gottselig:** Oui. C'est la même chose pour les camions. Si des camions transportent un chargement de bétail jusqu'en Ontario et reviennent avec autre chose, cela revient moins cher de toute façon que de les faire rouler à vide.

**M. Hall:** C'est vrai.

**M. Gottselig:** Même si vous avez moins de navires maintenant, vous en avez de plus gros, de sorte que vous disposez en fait d'un plus gros tonnage, d'une plus grande capacité.

**M. Hall:** Cela ne donne pas tout à fait une bonne idée de la situation. J'ai discuté de tout cela avec les représentants des pilotes lors des audiences, qui disaient que nous avions de plus gros navires. Nous n'avons pas de plus gros navires. Nous sommes restreints par les dimensions de la Voie maritime. La Voie maritime du St-Laurent n'a pas changé depuis 25 ans. Elle a été construite en 1959...

**M. Gottselig:** C'est la capacité alors.

[Texte]

**Mr. Hall:** Yes. All I am saying is that the mix has changed. In 1959, we may have had 30 730-foot ships. In other words, the size of the seaway is limited to 730 feet. There may have been 100-odd that were smaller than that, as small as 5,000 tonnes versus 25,000 tonnes.

• 1050

As time went on and competition got tougher and tougher and the shippers got used to the idea, they wanted to get cheaper transportation, so they would adjust their needs accordingly. Either they would build up an inventory to be able to load a 25,000-tonne ship versus moving every week with a 5,000-tonne ship . . . A lot of changes took place, so gradually those ships disappeared. What has happened is that the average size has increased, but not the physical dimensions.

**Mr. Gottselig:** So you can carry more load on the same size ship.

**Mr. Hall:** We can carry more now than we probably could carry 10 years ago. If you take the whole fleet and put it together, the carrying capacity of the fleet is as much, if not higher than it was before, even though we have fewer ships.

**Mr. Gottselig:** Yes. Well I am a prairie boy, and ships are sort of foreign to my understanding. I thought part of the problem with the pilotage, at least as I understood it, was that the size of the ships had increased and therefore you were manoeuvring a bigger ship in this same area and that was one of the reasons you needed these pilots. But from what you say, that is not the case.

**Mr. Hall:** No, that is not the case. It may be they could have a valid argument if they were talking about the new generation of container ships that come into the Port of Montreal or Quebec or even the maritime provinces, where those things are getting to be pretty big now. I can see where they might have a valid argument there, but as far as a Canadian flagship is concerned, the size has not changed in 25 years.

**Mr. Gottselig:** No. Well, I would say that was a misunderstanding on my part. I thought the reason you required these pilots was that the tolerance was much less for the size of the ships.

**Mr. Hall:** No.

**Mr. Gottselig:** I would like to just spend a moment on the pilotage then. Does the government have an act that must be followed?

**Mr. Hall:** Yes.

**Mr. Gottselig:** Do these pilots just simply carry out the policy the government has set? Why is it so . . . ? It seems like the pilots have a lot of control here, from what you have been saying.

**Mr. Hall:** Pilotage is one of those things that is almost emotional, an emotional issue. This goes back, I think, to the

[Traduction]

**M. Hall:** Oui. Tout ce que je dis, c'est que la proportion a changé. En 1959, nous avions peut-être 30 navires de 730 pieds. Autrement dit, les dimensions de la Voie maritime sont limitées à 730 pieds. Il y avait peut-être 100 navires ou un peu plus qui étaient plus petits que cela, aussi petits que 5,000 tonnes comparativement à 25,000 tonnes.

Avec le temps, la concurrence s'est progressivement intensifiée et les expéditeurs se sont habitués à la situation. Ils cherchaient à obtenir les moyens de transport les moins coûteux, ce qui les incitait à adapter leurs besoins en conséquence. Ils pouvaient choisir d'accumuler des stocks suffisants pour remplir un navire de 25,000 tonnes au lieu d'expédier des marchandises chaque semaine par navire de 5,000 tonnes . . . Il s'est produit de nombreux changements, de sorte que ces navires ont graduellement disparu. Il y a eu augmentation de la capacité moyenne, mais pas des dimensions.

**M. Gottselig:** Vous transportez donc de plus grandes quantités dans un navire de mêmes dimensions.

**M. Hall:** La capacité actuelle des navires est plus grande qu'il y a dix ans. La capacité totale de tous les navires de la flotte est égale, à ce qu'elle était autrefois, sinon plus élevée, bien que la flotte soit composée d'un moins grand nombre de navires.

**M. Gottselig:** Étant originaire des Prairies, le transport par navire ne m'est pas familier. Je croyais comprendre que le problème posé en matière de pilotage était attribuable, en partie, à la taille accrue des navires et qu'il vous fallait des pilotes pour manoeuvrer un plus gros navire dans le même espace. Vos propos laissent entendre que ce n'est pas le cas.

**M. Hall:** Non, ce n'est pas le cas. Les arguments des pilotes seraient justifiés s'il s'agissait de la nouvelle catégorie de navires-conteneurs qui entrent dans le port de Montréal ou de Québec, ou même dans des ports des provinces maritimes; certains de ces navires sont gigantesques. Je comprendrais leur point de vue s'il en était ainsi, mais la taille des navires battant pavillon canadien n'a pas changé depuis vingt-cinq ans.

**M. Gottselig:** J'avais mal compris. Je croyais que vous aviez besoin de pilotes parce que l'espace était beaucoup trop restreint par rapport à la taille des navires.

**M. Hall:** Non, ce n'est pas le cas.

**M. Gottselig:** Alors j'aimerais seulement obtenir quelques renseignements au sujet du pilotage. Existe-t-il une loi fédérale applicable?

**M. Hall:** Oui.

**M. Gottselig:** Les pilotes en question sont-ils simplement chargés d'appliquer les règles établies par le gouvernement? Pourquoi en est-il ainsi . . . ? Les pilotes me semblent avoir beaucoup de latitude, d'après vos propos.

**M. Hall:** Le pilotage est une des activités qui ont une dimension émotive, une question épineuse. Cela remonte à



[Text]

Bernier royal commission. It took eight years, I believe; it started in the mid-1960s and I believe it was 1972 before it finished and the new Pilotage Act was . . .

**Mr. Gottselig:** Did they still remember what they were doing eight years later?

**Mr. Hall:** I would rather not comment on that, sir.

In any event, they finally put this thing together and I believe the act was passed in 1974. There has not been a hearing since 1974. This is the first full hearing that has occurred since that time. I think it is probably a good thing, because it showed the world, if I can use that expression, that there was something amiss here, that things had gotten out of hand. There was not sufficient control. The whole concept of the original act, to allow certification where qualified people were available, just was not being adhered to. It was a little private club, in my estimation.

There was a National Transportation Act that came into being. Under the Pilotage Act that was passed in 1974 there were four authorities created: the Pacific, the Great Lakes, the St. Lawrence, and the Atlantic. Each of those had to adhere to the basic tenets or the basic sections of the national act, but they could set their own regulations. Since the Great Lakes was an area we had been trading in for the past 100 years, the authority was quite aware that our captains knew the lakes better than anybody else. Initially, when the act was set up and they had to get some pilots, where did the pilots come from? They came from our ships—they stole them. We trained them and they took them, and suddenly they were charging us for their use.

So this is the history, the background. As I say, it varies from pilotage district to pilotage district. The area in the St. Lawrence has been the one that has been the real pain in the side, because we have not been able to change the attitude. This year, with the attitude of the Minister and what is going on in transport with freedom to move, I think there is now a more conciliatory attitude on the part of the authority. I think they got the message—at least I hope so.

**The Chairman:** That is a good spot with your time, Mr. Gottselig. Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. First let me say I appreciate all the glowing compliments you are paying my court; we appreciate it very much. I want to continue the questioning for just a moment on the pilotage.

**The Chairman:** You know, we have been pretty loose here this morning. This hearing is not to define the problems of the pilotage on the St. Lawrence. There was a hearing before the Water Transport committee where this was fully discussed, as we know.

[Translation]

l'époque de la Commission royale Bernier, je crois. Il me semble que les travaux ont duré huit ans; ils ont débuté vers le milieu des années soixante, mais il a fallu attendre 1972 pour la fin des travaux et pour que la nouvelle Loi sur le pilotage soit . . .

**M. Gottselig:** Se souvenaient-ils de ce qu'ils devaient faire, huit ans plus tard?

**M. Hall:** Je préfère ne pas me prononcer à ce sujet, monsieur.

Quoi qu'il en soit, ils ont enfin terminé les travaux, et la loi a été adoptée en 1974, je crois. Il n'y a eu aucune audience depuis 1974. Il s'agit des premières audiences officielles depuis. À mon avis, elles sont probablement bénéfiques parce qu'elles exposent aux yeux de tous, si je puis m'exprimer ainsi, l'existence d'une situation anormale, le fait que les conditions sont devenues pénibles. Les mécanismes de contrôle étaient insuffisants. Le principe qui sous-tend la loi, soit l'attribution de certificats aux personnes disponibles qui possèdent les compétences voulues, n'était pas respecté. À mon avis, il s'agissait d'un petit club privé.

La Loi nationale sur les transports est entrée en vigueur. Quatre administrations ont été créées en vertu de la Loi sur le pilotage adoptée en 1974: les administrations du Pacifique, des Grands Lacs, des Laurentides et de l'Atlantique. Chacune de ces administrations devait respecter les dispositions ou principes fondamentaux de la loi nationale, mais elles étaient autorisées à établir leurs propres règlements. Puisque nous assurons le transport sur les Grands Lacs depuis cent ans, l'Administration savait que nos capitaines en connaissaient les eaux mieux que quiconque. Lorsque la loi est entrée en vigueur, l'Administration a dû recruter des pilotes. Où les a-t-elle trouvés? Elle les a pris sur nos navires, elle les a volés. Nous leur avons donné la formation nécessaire, et l'Administration nous les a enlevés puis nous a demandé de payer pour leurs services.

Voilà l'historique du problème. Je signale que les conditions varient d'un district de pilotage à l'autre. La région du Saint-Laurent est celle qui pose le plus de problèmes parce que nous avons été incapables de les amener à changer d'attitude. Cette année, compte tenu de l'attitude du ministre et des bouleversements qui se produisent dans le secteur des transports où l'on envisage les mouvements sans entraves, je crois que l'Administration se montre maintenant beaucoup plus conciliante. Je crois qu'elle a compris, du moins, je l'espère.

**Le président:** Je crois que cela répond bien à votre question, monsieur Gottselig. Monsieur Angus.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. Permettez-moi d'abord de vous remercier des remarques aimables que vous avez faites à notre sujet. Nous les apprécions beaucoup. J'aimerais m'attarder encore un peu sur la question du pilotage.

**Le président:** Vous avez sans doute constaté que nous n'avons pas été très rigoureux ici ce matin. Cette audience n'a pas pour objet de définir les problèmes que pose le pilotage sur le Saint-Laurent. Comme nous le savons tous, le Comité des

[Texte]

I have been pretty loose today because we are getting under way here and that is why I have not been too strict. But if we get another reference on the St. Lawrence Seaway, which I think we very well may once this hearing is concluded, then all aspects of the pilotage and many other aspects of the seaway will be more than relevant. But I just do not want to get overly preoccupied with pilotage because, quite frankly, there are some questions Mr. Hall threw out in his brief that we have not touched on yet, with respect.

**Mr. Angus:** Actually, I just have the one brief question on this and then I go right back to the brief, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I hope so.

**Mr. Angus:** I have been quite good; I have not raised the seaway in general terms at all.

**The Chairman:** No, you have been very good. Everyone has been good; no one has been bad. But I just want to get back to the paper; that is all.

**Mr. Hall:** Before we proceed, Mr. Chairman, can I get an idea of time because there are a number of points, as you mentioned, that I hope we are going to touch on.

**The Chairman:** The bells are going to ring very soon, but as long as we have our quorum to hear evidence, which I hope we will maintain—and members will be coming in and going out—we will continue to sit, and most likely and hopefully, we will conclude by 12.30 p.m., if we go that far.

**Mr. Hall:** Thank you.

**Mr. Angus:** Just very quickly in terms of the pilotage—and I do not know if there is a common denominator you can use between the three pilotage authorities—is there much of a difference between what you are charged on a per-day or a per-hour basis between the Great Lakes, Laurentian and the Atlantic, and also in terms of what the pilots themselves get, although you may not be familiar with that?

**Mr. Hall:** As I indicated, it is rather difficult, Mr. Angus, because in the Great Lakes we basically do not use them. We have masters that have the trips. Just to give you rough numbers, if it helps at all, the DMA in 1984 paid the Laurentian Pilotage Authority in excess of \$7 million. I think around \$7.5 million is what we paid. In the Great Lakes, for those members that did use pilots, I think we paid somewhere in the area of \$600,000-odd. In the Atlantic, we paid somewhere in the range of \$1.5 million for pilots there. Now, the earnings of those pilots again vary. I think it goes from somewhere around \$50,000 per pilot in the Atlantic region to probably \$70,000-odd in the Laurentian region and I think somewhat higher than that in the Great Lakes region.

[Traduction]

transports par eau a tenu une audience au cours de laquelle il a examiné cette question à fond.

• 1055

Je n'ai pas été très strict aujourd'hui parce que les choses se mettent en marche ici. Mais si une autre personne mentionne la Voie maritime du Saint-laurent, ce qui, à mon avis, peut très bien se produire avant la fin de la présente audience, tous les aspects du pilotage et de nombreuses autres questions liées à la Voie maritime seront alors des plus pertinentes. Mais je ne veux pas trop consacrer de temps au pilotage parce que, franchement, nous n'avons pas encore abordé certains points qu'a exposés M. Hall dans son mémoire, sauf votre respect.

**M. Angus:** En fait, je veux simplement poser une toute petite question à ce sujet, puis je reviendrai au mémoire, monsieur le président.

**Le président:** Je l'espère.

**M. Angus:** J'ai été plutôt sage; je n'ai pas parlé de façon générale de la Voie maritime.

**Le président:** Oui, vous avez été très sage. Vous avez tous été sages; personne n'a été désobéissant. Mais je veux simplement que l'on revienne au mémoire, voilà tout.

**M. Hall:** Avant que nous poursuivions, monsieur le président, puis-je avoir une idée du temps que nous avons à notre disposition puisqu'un certain nombre de points ont été avancés, comme vous l'avez mentionné, et j'espère que nous allons les examiner.

**Le président:** Nous entendrons très bientôt la sonnerie, mais tant que nous avons le quorum, et j'espère que nous allons le maintenir—même si des membres entrent et sortent—nous continuerons à siéger et à entendre des témoignages. Nous mettrons, je l'espère, très probablement un terme à nos travaux à 0h30, si nous poursuivons aussi tard.

**M. Hall:** Merci.

**M. Angus:** Rapidement, au sujet du pilotage. J'ignore s'il existe un dénominateur commun entre les trois administrations de pilotage. Y a-t-il un grand écart entre les droits quotidiens ou horaires qui vous sont imposés par les administrations de pilotage des Grands Lacs, des Laurentides et de l'Atlantique, et également entre la rémunération des pilotes, bien que ces questions ne vous soient peut-être pas très familières?

**M. Hall:** Comme je l'ai indiqué, monsieur Angus, cela est plutôt difficile parce que nous n'avons pas recours aux administrations dans la région des Grands Lacs. Nos capitaines font office de pilotes. À titre d'indication, je vais vous donner des chiffres approximatifs. La DMA a versé en 1984 un peu plus de 7 millions de dollars à l'Administration de pilotage des Laurentides. Je pense que nous avons payé environ 7,5 millions de dollars. Dans la région des Grands Lacs, je pense que nous avons versé aux membres qui ont retenu les services de pilotes environ 600,000\$. Dans la région de l'Atlantique, les services de pilotes nous ont coûté environ 1,5 million de dollars. Cependant, la rémunération des pilotes varie. Je pense que, selon qu'il exerce son métier dans la région de l'Atlantique, des Laurentides ou des Grands Lacs, un pilote

[Text]

**Mr. Angus:** In terms of discussions you had with a couple of members regarding subsidy, you were asked whether or not you wanted a subsidy like the Western Grain Transportation Act provides for the railroads, and you indicated that, no, you did not want a subsidy. But at the same time, in your brief and in your discussions you have indicated that you feel the charges your members have to endure for using the seaway are higher than they should be and perhaps—and I am not sure if you went this far—should not be there at all. But if those charges are not equal to the cost of operating the seaway or the pilotage authority, then a subsidy will have to be provided to that operation, which in turn is an indirect subsidy to your members.

What I am asking is: Which way would you like it? Would you like the seaway at 100% cost recovery and the railroads at 100% cost recovery, or do you accept the principle that for both aspects it is in the national interest that government subsidies or—let us face it—federal tax dollars be used to offset the cost of those transportation components?

**Mr. Hall:** Mr. Angus, with respect to the railway subsidies, I do not feel qualified to get into that in too much depth other than to say that what I was referring to earlier are the subsidies they get under the Western Grain Transportation Act. So we are just talking about western grain movement there. What is going on in the . . .

**Mr. Angus:** We are talking about grain on water in the seaway.

**Mr. Hall:** All right, as for grain on water in the seaway, we do not get a nickel from anybody. Our members compete with one another to try to get whatever is available, basically, and I know darned well that the rates now in 1985, in some cases, are below what they were in 1980. So it is not as if these fellows are not fighting with each other to try to keep their ships filled.

I guess what I am concerned with is this. I do not want to go back to the days when the seaway opened and all the complaints were made about tolls, but tolls came in. There never had been tolls before; and in fact in the seaway system the Americans still do not charge tolls on the Sioux Lock; and the Sioux Lock is damned important to us if we are going to move western Canadian grain. So it is the Canadian system that is charging.

What I am concerned about—and I guess what you are touching on here gets into an area that is a bit of a sore point

[Translation]

touche respectivement environ 50,000\$, 70,000\$ et un peu plus de 70,000\$.

**M. Angus:** Dans les discussions que vous avez eues avec quelques membres au sujet des subventions, ces derniers vous ont demandé si vous souhaitiez recevoir une subvention comme celle dont bénéficient les sociétés ferroviaires aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Vous avez rejeté cette proposition. Cependant, en même temps, vous avez indiqué dans votre mémoire et dans des discussions qu'à votre avis, les droits que vos membres doivent acquitter pour emprunter la Voie maritime sont plus élevés qu'ils ne devraient l'être et que peut-être—mais vous n'êtes peut-être pas allé aussi loin—ces droits ne devraient même pas être exigés. Mais si ces droits n'équivalent pas au coût d'exploitation de la Voie maritime ou de l'administration de pilotage, il faudra alors que cette exploitation soit subventionnée et, de cette façon, vos membres recevraient une subvention indirecte.

Je vous pose la question suivante: quelle approche préférez-vous? Proposeriez-vous que la voie maritime ou les sociétés ferroviaires soient en mesure de recouvrer la totalité de leurs coûts d'exploitation ou souscrivez-vous au principe selon lequel, dans un cas comme dans l'autre, il y va de l'intérêt national que les coûts d'exploitation de ces sociétés de transport soient compensés par des subventions gouvernementales ou—soyons francs—par les recettes fiscales du gouvernement fédéral?

**M. Hall:** Monsieur Angus, je ne me sens pas suffisamment compétent pour traiter en profondeur des subventions versées aux sociétés ferroviaires. Je peux simplement dire que je parlais effectivement plus tôt des subventions que les sociétés ferroviaires reçoivent aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Il n'est donc question que du transport du grain dans l'Ouest. Ce qui se passe dans . . .

**M. Angus:** Nous parlons des céréales qui sont transportées sur la Voie maritime.

**M. Hall:** D'accord, pour ce qui est de ces céréales qui sont transportées sur la Voie maritime, nous ne recevons pas d'argent de quiconque. Nos membres se font concurrence entre eux pour mettre la main sur les quelques contrats offerts, et je sais très bien que, dans certains cas, les taux offerts en 1985 sont inférieurs aux taux en vigueur en 1980. On ne peut pas dire que ces gens ne rivalisent pas entre eux pour tenter de remplir leur cale.

Voilà ce qui me préoccupe. Je ne souhaite pas revenir à l'époque de l'ouverture de la Voie maritime, tant nous avons été inondés de plaintes au sujet des péages, qui ont quand même été établis. Il n'y avait jamais eu de péages auparavant; et, à vrai dire, dans le réseau de la Voie maritime, les Américains n'exigent toujours pas de péage à l'écluse Sioux. Pour transporter le grain de l'Ouest, cette écluse est d'une importance capitale. C'est donc le réseau canadien qui impose des péages.

Je suis avant tout préoccupé par la décision du Conseil du Trésor d'appliquer les règles ayant trait à l'autosuffisance—je



## [Texte]

with us—is Treasury Board's decision to enforce the self-sufficiency rules. The seaway I think is mandated to be self-sufficient. Under the Pilotage Act, the pilot authorities are mandated to be self-sufficient.

My problem with that is that we have been paying ever since the Pilotage Act came into being, ever since the seaway came into being, ever since Ports Canada came into being. We have been damn well paying our share. The seaway, as I say, as been basically breaking even I think for a number of years now. It has gone down in the last couple of years. Why? Because traffic has gone down. When traffic goes down, is it right that the users should therefore pay more? Are we not challenging the laws of diminishing returns here? That is all I am saying.

It may well be that in services that are mandated . . . By act of Parliament we have to use pilots. We have no choice. We have to use the seaway if we are going to trade. It is there; there is no other route. It may well be that what we should be examining very carefully, because I think it is in the public interest and in the public good, such as the good of the western Canadian farmer, or the iron-ore miner, or the coal user, such as Ontario Hydro . . . Ontario Hydro relies on us to get its coal to it to provide power for Ontario. It may well be that when you have a situation . . . and this has been going on longer than we care for, where we have had three years of depressed trade on the seaway route . . . what we should be looking at is what is required to provide a minimum service by any of those authorities, be it Pilotage Authority or Seaway Authority, and still provide the service they are mandated to do.

In other words, if there were one ship, obviously you could not run the seaway with 10 people. You have 15 locks to man, you have maintenance, you have all sorts of things going on. I am exaggerating a bit, but all I am saying is there must be some point at which you say all right, this system cannot function without this minimum number of people or this minimum cost; unfortunately, the trade is not there, so it is going to have to be borne by the public treasury. With anything above that, obviously as the trade picks up the trade should pay. I accept that kind of principle.

Right now I think what we are finding is that we are in a situation where all these pilotage authorities are coming after us for more and more money and we are getting back into double-digit increases, which I think is wrong. We are running now with a cost-of-living index of about 4%. The Atlantic people are looking for 13.6%. The St. Lawrence people are looking for . . . with the new formula change it would be roughly 50% plus. The Great Lakes, as I said, got in the vicinity of 5% last spring. They are now after a further

## [Traduction]

pense que le point que vous voulez aborder ici se rapporte à une situation qui est un peu délicate pour nous. La Voie maritime est censée être autosuffisante. En vertu de la Loi sur le pilotage, l'Administration du pilotage est censée être autosuffisante.

J'ai de la difficulté à accepter que nous avons payé de notre poche depuis l'entrée en vigueur de la Loi sur le pilotage, depuis l'ouverture de la voie maritime et depuis la création de Ports Canada. Nous avons fait plus que notre part. Si je ne m'abuse, la Voie maritime atteint fondamentalement son seuil de rentabilité depuis de nombreuses années maintenant. Les dernières années ont toutefois été un peu difficiles. Pourquoi? Parce que le trafic a diminué. Quand le trafic diminue, est-il juste que les usagers doivent payer davantage? N'allons-nous pas à l'encontre des lois des rendements décroissants? C'est mon avis.

Il se peut que dans les services qui sont attribués sous mandat . . . Aux termes d'une loi du Parlement, nous devons utiliser des pilotes. Nous n'avons pas le choix. Nous devons emprunter la voie maritime pour faire ce commerce. Elle existe; il n'y a aucun autre chemin. Il se peut très bien que, ce que nous devrions examiner très attentivement, parce qu'à mon avis, il en va de l'intérêt public, de l'intérêt de l'agriculteur établi dans l'Ouest, ou du mineur qui extrait du minerai de fer, ou de l'usager de charbon, comme Ontario Hydro . . . Ontario Hydro compte sur nous pour transporter du charbon à ses installations afin qu'elle puisse alimenter en électricité la province de l'Ontario. Il se peut très bien que dans une situation . . . et cette situation persiste plus longtemps que nous ne le voudrions, puisque cela fait maintenant trois ans que le commerce sur la Voie maritime est languissant . . . il se peut que nous devrions examiner les mesures à prendre pour que ces administrations, qu'il s'agisse de l'Administration de pilotage ou de l'Administration de la Voie maritime, fournissent des services minimaux, tout en continuant à remplir leur mandat.

En d'autres termes, s'il y avait un navire, manifestement, vous ne pourriez exploiter la voie maritime avec seulement 10 employés. Il faut engager du personnel pour faire fonctionner 15 écluses, il faut entretenir ces écluses et il y a toutes sortes d'autres choses à faire. J'exagère un peu, mais je veux simplement dire qu'à un moment donné, vous devez vous arrêter et admettre que ce réseau ne peut fonctionner sans un minimum de personnes ou sans des coûts minimums; malheureusement, le commerce est en crise, de sorte que le trésor public doit supporter les coûts. Si les coûts augmentent, de toute évidence, les commerçants devraient payer si les affaires reprennent. J'accepte un principe de la sorte.

À l'heure actuelle, nous nous rendons compte que toutes les administrations de pilotage exigent de nous de plus en plus d'argent, et nous devons encore faire face à des augmentations de plus de 10 p. 100, ce qui n'est pas juste selon moi. L'indice d'augmentation du coût de la vie est d'environ 4 p. 100. L'Administration de pilotage de l'Atlantique souhaite imposer une augmentation de 13,6 p. 100. La Voie maritime du St-Laurent vise, . . . avec la nouvelle formule, une augmentation de 50 p. 100 et plus. Comme je l'ai dit, l'Administration des Grands Lacs a imposé une hausse d'à peu près 5 p. 100 le

## [Text]

increase, which would add another 12%, and they want a further 5% for 1986.

Where does all this stop? Where the heck is the money coming from? There is no trade there. All you are doing is defeating it. If you are trying to build up the trade so you can have more volume and break even on the seaway, you have to do something to encourage that trade. To my mind the whole philosophy behind self-sufficiency, without looking at it in a case-by-case situation or using a little common sense, is self-defeating. That is my problem right now.

**Mr. Angus:** I want to get back to the brief. We talked earlier about the controls on grain by the Inland Water Freight Rates Act. Are any of the other commodities your members carry controlled for pricing or for rates in any way by a regulatory body?

**Mr. Hall:** Not to my knowledge. Just taking the four basic commodities, the four "biggies" that make up most of the traffic, coal is primarily U.S. coal going to Canadian steel plants or Ontario Hydro. There is nothing there. Ontario Hydro buys its coal and just tells our ships where to go and pick it up, basically.

Grain—the majority of that volume of grain is Canadian grain, and the contracts are with the Canadian Wheat Board. They basically have a monopoly. They can dictate the rate if they so desire.

Iron ore—the bulk of iron ore would be coming from the Quebec-Labrador mining region, with a certain amount still coming out of Thunder Bay or some American ore that, say, Stelco or Dofasco may have an interest in with one of the mines in Minnesota. So they may have some there. Petroleum products—no. The oil companies either move the product themselves or move product through the independent tanker companies. So there is nothing. Grain is the only one.

• 1105

**Mr. Angus:** On page 3 of your report—and I am jumping from issue to issue here—you talk about changes to the Canada Shipping Act, reserving the coastal trade for Canadian ships and extending the jurisdiction to 200 nautical miles or to the continental shelf. Then you go on to talk about the system of waivers, which permit foreign-flag ships to satisfy requirements for shipping, etc. Are you satisfied with the current system of waivers? Do you feel it is sufficient to protect the interests of your members?

## [Translation]

printemps dernier. Elle veut maintenant appliquer une autre augmentation de 12 p. 100 et a prévu une majoration de 5 p. 100 pour 1986.

Y a-t-il une fin? D'où vient donc l'argent? Le commerce est inexistant. Et vous faites tout pour supprimer toute chance de reprise. Pour rétablir des échanges commerciaux de façon à accroître le volume et atteindre le seuil de rentabilité de la Voie maritime. Il faut prendre des mesures pour favoriser le commerce. Selon moi, même sans qu'il soit nécessaire d'examiner tous les cas ou de faire preuve d'un peu de sens commun, il est facile de reconnaître que l'ensemble des principes sous-tendant l'autosuffisance produit un effet contraire à l'effet recherché. Voilà ce à quoi je me heurte à l'heure actuelle.

**Mr. Angus:** J'aimerais revenir au mémoire. Nous avons mentionné plus tôt les mesures de contrôle imposées à l'égard des céréales en vertu de la *Loi relative au taux de fret sur les eaux intérieures*. Vos membres transportent-ils d'autres produits dont le prix ou les taux sont soumis à une surveillance quelconque de la part d'un organisme de réglementation?

**Mr. Hall:** Pas à ma connaissance. Si l'on examine les quatre produits les plus importants qui constituent la majeure partie du trafic, on voit que le charbon est essentiellement expédié des États-Unis aux aciéries canadiennes ou à *Ontario Hydro*. Aucune réglementation n'est appliquée dans ce cas. *Ontario Hydro* achète le charbon dont elle a besoin et informe simplement les capitaines de nos navires de l'endroit où ces derniers doivent en prendre livraison.

Quant aux céréales, il s'agit essentiellement de céréales provenant du Canada et les contrats sont passés avec la Commission canadienne du blé. Cette dernière détient fondamentalement le monopole. Elle peut imposer les taux si elle le désire.

Vient ensuite le minerai de fer—dont la majeure partie provient de la région minière du Québec-Labrador. Les mines de la région de Thunder Bay en fournissent encore une certaine quantité ou certaines mines aux États-Unis, si, par exemple, Stelco ou Dofasco possède une participation dans une des mines du Minnesota. Il peut exister une certaine réglementation là-bas. Rien en ce qui concerne les produits pétroliers. Les compagnies pétrolières s'occupent de transporter elles-mêmes les produits ou confient cette tâche à des transporteurs indépendants. Il n'y a donc aucun produit visé, sauf le grain.

**Mr. Angus:** À la page 3 de votre rapport—permettez-moi de passer du coq à l'âne—vous parlez de modifications à apporter à la Loi sur la marine marchande du Canada, en vertu desquelles le commerce côtier serait réservé aux bateaux canadiens et le territoire de ceux-ci étendu à 200 milles nautiques des côtes ou au plateau continental. Vous abordez ensuite la question des clauses de dérogation, qui permettent aux bateaux battant pavillon étranger de satisfaire aux normes du transport maritime et ainsi de suite. Êtes-vous satisfait du régime actuel? Croyez-vous qu'il protège adéquatement les intérêts de vos membres?

## [Texte]

**Mr. Hall:** Basically, yes. Again it depends on the interpretation put on by those in the CTC who are charged with that responsibility. Situations do arise, though not as often now as they used to, wherein someone will suddenly say that there is an emergency and that there is no Canadian ship available. They may say a foreign-flag vessel, whatever it is, is available and if the cargo is not moved by  $x$  number of days, some town is going to run out of oil, or it is going to run out of something, whatever the case may be. This sort of thing, I think, has finally come to a halt. These people were taking advantage of a cheap freight rate.

The same type of thing happened just recently out on the west coast. Some foreign-flag ship there had nothing to do and wanted to get back to Europe because there was more trade there than on the Pacific, so it offered a pretty low rate. When the CTC did check, I believe we did have at least one ship available, but it would take a little while. It was in the east and would have to go through the Panama to get all the way out there.

Again, I think common sense should prevail in all of these cases. I think we should be careful to ensure that foreign operators do not take advantage of this type of freedom.

**Mr. Angus:** Later on in the brief you express your concern about the Customs and Excise Offshore Applications Act and the requirement that vessels that have emergency repairs done when outside Canadian waters have to pay tax on them when they come back.

I do not think that you are suggesting that all repairs—I am thinking here of scheduled repairs—should be exempt from the act, but only bona fide emergencies that occur offshore.

**Mr. Hall:** That is correct. Right now on the Great Lakes, for example, the same rules apply to both sides of the lakes. If we have work done on the United States side that is not considered emergency work, obviously there is duty on it. The same thing applies to the Americans; if they have work done on the Canadian side, if it is not emergency, they pay tax.

The example we are referring to here—and I must confess I am not completely familiar with all the rules involved—concerns a Canadian-owned, Canadian-flag offshore supply vessel that had been trading in the South Pacific—in Borneo, I think, or some place like that—where it had had an accident. I do not know if it was an accident or a breakdown or what, but it had a fair amount of work done down there. It came back to operate again off the east coast of Halifax, and it was charged under the new rules. I could be corrected on this, but I think I am right. Under the new rules, the whole ship became dutiable, not just the repairs.

## [Traduction]

**M. Hall:** En règle générale, oui. Cela dépend encore de la manière dont les responsables de la CCT interprètent la question. Il arrive encore, bien que moins souvent qu'auparavant, que quelqu'un signale soudainement une situation d'urgence quelque part et qu'il ne se trouve aucun bateau canadien pour y répondre. On peut dire qu'un bateau battant pavillon étranger, quel qu'il soit, est disponible et que si la marchandise n'est pas livrée d'ici  $x$  nombre de jours, l'endroit en question manquera de pétrole, ou peu importe le produit dont il s'agit. Je crois que cette pratique n'a maintenant plus cours. Les personnes en question bénéficiaient de taux de transport bon marché.

Une situation identique s'est produite tout récemment sur la côte ouest. Il y avait là un bateau battant pavillon étranger qui était disponible, qui devait retourner en Europe à cause des meilleures perspectives commerciales que cette région offrait par rapport à la région du Pacifique. Les clients éventuels se voyaient donc offrir des taux dérisoires. Lorsque la CCT a vérifié s'il y avait des bateaux canadiens disponibles, je crois qu'il y en avait au moins un, mais qu'il allait prendre un certain temps avant d'atteindre la côte ouest. Il se trouvait dans l'Est et devait passer par le canal de Panama.

Là encore, je pense que le bon sens devrait prévaloir dans tous ces cas. Je crois que nous devrions voir à ce que les exploitants étrangers ne tirent pas profit de ce genre de liberté.

**M. Angus:** Plus loin dans votre mémoire, vous exprimez votre inquiétude à propos de la Loi sur la compétence extracôtière du Canada pour les douanes et l'accise, et plus particulièrement à propos de la disposition qui exige, au retour, le versement d'une taxe sur des réparations d'urgence effectuées sur un bateau lorsque celui-ci se trouve à l'extérieur des eaux canadiennes.

Dois-je présumer que vous ne voulez pas soustraire à la loi toutes les réparations—j'entends les réparations prévues—mais seulement les réparations d'urgence reconnues qui ont été effectuées outre-mer?

**M. Hall:** C'est exact. Sur les Grands Lacs, par exemple, nous sommes soumis actuellement aux mêmes règles des deux côtés de la frontière. Si nous faisons réparer un bateau du côté américain et que ces réparations ne sont pas considérées comme urgentes, nous devons évidemment payer un droit sur ces travaux. La même règle s'applique aux Américains; s'ils font réparer leurs bateaux au Canada et que ces réparations ne sont pas urgentes, ils doivent payer une taxe.

Le cas auquel nous faisons allusion ici—je dois avouer que je ne connais pas entièrement les règlements qui entrent en ligne de compte ici—est celui d'un navire ravitailleur canadien, battant pavillon canadien, qui a subi des avaries au moment où il sillonnait les eaux du Pacifique sud—je crois que c'était dans la région de Borneo ou quelque région semblable. J'ignore s'il s'agissait d'un accident, d'une panne ou de quelque autre chose, mais bon nombre de réparations ont dû être effectuées sur place. Lorsque le navire est revenu à Halifax pour poursuivre son activité le long de la côte est, son armateur s'est vu imposer en vertu des nouveaux règlements. Qu'on me corrige si je me trompe, mais l'armateur a dû payer des droits sur l'ensemble du bateau et non seulement sur les réparations.



## [Text]

So there is something here that is a little out of whack. I am not knocking our friends in the Canadian shipbuilding industry; obviously there was something put in to try and protect them. But you are absolutely right; I think fair is fair. If there was work done over there that was of an emergency nature, it should not be dutiable. But under this new rule it is rather ludicrous.

**Mr. Angus:** Just one final question. A few minutes ago, you indicated that the ratio between large ships and small ships 25 or 26 years ago was about 30 to 100. You did not indicate what it was today. How many of the long vessels do you have now, compared with the smaller ones?

**Mr. Hall:** I am guessing; of 150, if we take into account the straight deck bulkers, which are grain ships, and also the category that we call self-unloaders, my guess is that we have better than 50%—more, I am sure; probably two-thirds now—of that size or extremely close to that size.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Angus. Mr. Forrestall.

• 1110

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, I would ask the witness if he could touch for a moment on the Shipping Conferences Exemption Act as it relates to DMA. The second question I would ask . . . I would put the two of them; it jumps a little bit but they are not unrelated. Could the witness give us some indication as to the number of Canadian-owned vessels currently registered offshore? The SCEA first and then the second one.

**Mr. Hall:** Canadian-owned vessels registered offshore—no, I would be guessing, Mr. Forrestall. Obviously Federal Commerce & Navigation Limited has a number of ships that are registered offshore. Not members of ours, but CP has some, and I am sure there are other companies. Papachristidis, although they are now relocated in London, would have some. One of our own members, Upper Lakes, I think transferred a few ships out of Canada to Vanuatu in the South Pacific, and again because it was cheaper to operate under that registry. But as to numbers, I am afraid I do not have that answer.

**Mr. Forrestall:** What about SCEA, the Shipping Conferences Exemption Act? Does that have any application to your members?

**Mr. Hall:** No, sir, they do not.

**Mr. Forrestall:** None at all?

**Mr. Hall:** No. That applies strictly to the liner trade or the container trade; it does not apply to the bulk trade.

**Mr. Forrestall:** I asked the two questions because if we do have a significant offshore Canadian fleet, obviously they are

## [Translation]

Il y a donc quelque chose qui cloche dans ce cas. Je n'en veux pas aux membres de l'industrie canadienne de la construction navale; cette loi a été évidemment créée dans le but de les protéger. Vous avez absolument raison; je suis d'avis qu'il faut être juste avec tous. Si des réparations d'urgence ont dû être effectuées outre-mer, elles ne devraient pas faire l'objet d'une taxe. Mais c'est plutôt ridicule en vertu du nouveau règlement.

**M. Angus:** Une dernière question. Vous avez dit, il y a quelques instants, que le rapport entre le nombre de grands bateaux et le nombre de petits bateaux se situait autour de 30 p. 100 il y a 25 ou 26 ans. Vous n'avez pas dit ce qu'il est aujourd'hui. Combien de bateaux à fort tonnage possédez-vous aujourd'hui, par rapport aux bateaux à plus faible tonnage?

**M. Hall:** Laissez-moi calculer rapidement; si nous tenons compte des vacquiers qui servent au transport du grain et des bateaux que nous appelons les auto-déchargeurs, je crois que sur une flotte de 150 bâtiments, le ratio dépasse 50 p. 100—j'en suis sûr; je dirais que les deux tiers de nos bateaux sont maintenant de cette taille ou très près de celle-ci.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Angus. Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, je demande au témoin s'il pourrait pour un instant parler du rapport entre la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes et la *Dominion Marine Association*. La deuxième question que je souhaite poser . . . J'en poserais deux; elles sont un peu éloignées, mais elles ne sont pas sans rapport. Le témoin pourrait-il nous indiquer le nombre de navires de propriété canadienne qui sont actuellement immatriculés à l'étranger? D'abord la question au sujet de la loi et ensuite la deuxième.

**M. Hall:** Les navires de propriété canadienne immatriculés à l'étranger: non, il faudrait que je devine, monsieur Forrestall. De toute évidence, *Federal Commerce & Navigation Limited* a un certain nombre de navires qui sont immatriculés à l'étranger. Ce ne sont pas nos membres, mais le CP en a, et je suis sûr qu'il y a d'autres compagnies. *Papachristidis*, bien qu'il soit déménagé à Londres, en aurait. L'un de nos propres membres, *Upper Lakes*, je pense, a transféré quelques navires du Canada à Vanuatu dans le Pacifique Sud et, encore une fois, parce qu'il en coûtait moins cher de fonctionner avec cette immatriculation. Mais quant aux nombres, je crains de ne pas avoir cette réponse.

**M. Forrestall:** Et la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes? S'applique-t-elle à vos membres?

**M. Hall:** Non, Monsieur.

**M. Forrestall:** Pas du tout?

**M. Hall:** Non. Elle s'applique strictement au transport par ligne régulière ou au transport de conteneurs; elle ne s'applique pas au transport en vrac.

**M. Forrestall:** J'ai posé les deux questions parce que si nous avons une importante flotte canadienne à l'étranger, ces

[*Texte*]

members of one or more conferences and I wondered whether DMA would care to comment on the thrust and freedom to move with respect to SCEA itself. There will be legislation in front of the . . .

**Mr. Hall:** With respect to shipping conferences? No. As I mentioned, Mr. Forrestall, we are not really involved because bulk shipping is not involved in conferences. It would really apply to your container trades, and even Federal Commerce, for example, are not involved in containers. None of our members is involved in containers at all.

**Mr. Forrestall:** Good. Thank you.

**The Chairman:** Mr. Reid.

**Mr. Reid:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Hall, again I would vary somewhat from the brief, but on recognizing that in Niagara there is a fair proportion of the paper-making industry with a major impact on our local economy, there has been a fairly steady trend away from using water transport to supplying those paper-making machines with cordwood by rail rather than water. I really wonder why.

**Mr. Hall:** I am obviously not privy to what the decision-making is in the marketing or traffic department there, but I would suggest one of two things. First of all, paper is a high-value commodity and therefore can probably afford a higher transportation cost. Rail obviously would be a little more expensive than water. But where water really comes in is when you are moving in high-volume low-value commodities—such as iron ore, for example, where you are looking for the cheapest form of transportation but at the same time you are also moving a big volume. Therefore, I suggest the second part of that decision-making process on their part would be that it is probably cheaper for them to move it in small lots rather than to build up inventory. There is a cost to inventory, especially if you are talking 10% money. So I would think it is probably cheaper for them to pay a little bit more to move it by rail, but to keep it moving, rather than to have it sitting in a yard until they could build up a load of 10,000 tonnes or 20,000 tonnes or whatever.

**Mr. Reid:** It has added an extra dimension. I was rather thinking they were all private sector and the cost factor would be the most important factor of the end-product cost in the production of paper, and that they would be looking for the cheapest means of transporting their raw material product to the machine that produces the paper. You will recognize there are other factors involved which I am not particularly aware of.

**Mr. Hall:** I agree. All I am saying is that inventory cost is also another factor.

[*Traduction*]

navires font bien évidemment partie d'une ou plusieurs conférences, et je me demandais si la *Dominion Marine Association* voudra faire des commentaires sur les tendances et la liberté de déplacement au sujet de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes elle-même. Les projets de loi seront présentés . . .

**M. Hall:** Au sujet des conférences maritimes? Non. Comme je l'ai mentionné, monsieur Forrestall, cela ne nous touche pas parce que le transport en vrac n'est pas touché par les conférences. La loi s'applique vraiment au transport par conteneurs et même *Federal Commerce*, par exemple, n'a rien à voir avec les conteneurs. Aucun de nos membres ne s'occupe aucunement des conteneurs.

**M. Forrestall:** Bien. Merci.

**Le président:** Monsieur Reid.

**M. Reid:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Hall, encore une fois, je vais m'éloigner quelque peu du mémoire, mais compte tenu du fait que dans la région de Niagara, il y a une assez grande proportion de l'industrie papetière qui a un impact important sur notre économie locale, il y a eu une tendance assez régulière à l'abandon du transport par voie d'eau pour fournir ces machines de fabrication du papier en bois de corde; on lui a peu à peu préféré le transport ferroviaire. Je me demande vraiment pourquoi.

**M. Hall:** Je ne suis évidemment pas au courant de la manière dont les décisions sont prises dans le domaine de la commercialisation ou du transport, mais je penserais à l'une des deux explications suivantes. Tout d'abord, le papier est un produit à valeur élevée et, par conséquent, peut probablement être transporté à coût plus élevé. Bien évidemment, le transport ferroviaire serait un peu plus coûteux que le transport par eau. Mais là où l'eau entre en jeu, c'est lorsque vous transportez de grands volumes de produits à valeur faible, comme le minerai de fer, par exemple, où vous cherchez la forme la moins chère de transport, mais, en même temps, vous transportez aussi un grand volume. Par conséquent, je pense bien que la deuxième partie de ce processus de prise de décisions de leur part consisterait à constater qu'il est probablement moins cher de transporter du bois en petites quantités plutôt que d'accumuler des stocks. Le stockage coûte cher, particulièrement si vous parlez d'argent à dix pour cent. Je pense donc qu'il leur coûte probablement moins cher de payer un peu plus pour transporter le bois par rail, mais de le transporter de façon continue plutôt que de le garder sur un terrain jusqu'à ce qu'ils puissent accumuler un chargement de 10,000 tonnes ou 20,000 tonnes ou quoi que ce soit.

**M. Reid:** Voilà une nouvelle dimension. Je pensais plutôt que pour tous ces gens du secteur privé, le facteur coût serait le facteur le plus important du coût du produit fini dans la production du papier et qu'il chercheraient le moyen le moins cher de transporter leur matière première jusqu'à la machine qui produit le papier. Vous reconnaîtrez qu'il y a d'autres facteurs à considérer dont je ne suis pas particulièrement conscient.

**M. Hall:** Je suis d'accord. Tout ce que je dis, c'est que les coûts de stockage constituent un autre facteur.

[Text]

**Mr. Reid:** If I go back to your brief then I will follow that one up further.

• 1115

You comment, on page 5, about confidential contracts, which has the perception of behind-the-doors secret agreements, etc., which might apply to shipping as well as to rail. Yet you indicate some concern and you refer to implications which might follow.

Would you elaborate on these implications and your concerns with respect to confidential contracts, which either you, your members or the rail... Recognizing that one of the reasons for this would be to encourage more competition between CN and CP, what are your major concerns about confidential contracts?

**Mr. Hall:** I have no problem with confidential contracts. We have confidential contracts. Mr. Angus asked the question earlier about how we do business with the Canadian Wheat Board. Each of our members does his own private deal and that is his business. If he wants to move it for \$1 a tonne less than his competitor, then so be it. I have no problems with the whole idea of confidential contracts.

All we were pointing out was that, as opposed to our mode, the marine mode, where we do not get anything in the way of any subsidies whatsoever from anybody, the railways currently under the Western Grain Transportation Act are getting \$850 million. What is going on there with respect to the detailed accountability of that money and where it is going is a question I have. Secondly, one of those two major railways is a government-owned railway. If suddenly they want to get into some of these other trades and maybe they are not making money, does it mean that more money is going to be poured in by the federal treasury, as has occurred in the past? I am concerned about those sorts of things.

There is an awful pile of money sitting out there and when you are talking about corporations of the sizes of those two major railways monies can be juggled all over the place. I am just a little concerned that if someone wanted to augment the trade, and maybe CEG... maybe we should get into this trade and move unit trains from Thunder Bay to Montreal or from Thunder Bay to Quebec. It may be a loss leader, but it may help fill in time when he has nothing else to do somewhere else with that train, and he using producer cars as well.

**Mr. Reid:** Is the major concern then with respect to one of the railways being a Crown corporation and the possibility of the taxpayer subsidizing in some way, shape or form that Crown corporation so it would not be exactly competitive either with the railway or with you as another mode of transport?

**Mr. Hall:** That is part of the concern, yes, sir. I think CP have expressed the same concern.

[Translation]

**M. Reid:** Si je retourne à votre mémoire, je pousserai cette question plus loin.

Vous parlez, à la page 5, de contrats confidentiels, ce qui donne l'impression d'accords secrets, etc., qui pourraient s'appliquer au transport maritime ainsi qu'au transport ferroviaire. Pourtant, vous indiquez une certaine préoccupation et vous faites allusion à des conséquences qui pourraient s'ensuivre.

Pourriez-vous donner des détails sur ces conséquences et sur vos préoccupations au sujet des contrats confidentiels que vous, vos membres ou l'industrie du rail... Compte tenu que l'une des raisons de cette situation serait d'encourager une plus grande concurrence entre le CN et le CP, quelles sont vos principales préoccupations au sujet des contrats confidentiels?

**M. Hall:** Les contrats confidentiels ne me posent pas de problèmes. Nous avons des contrats confidentiels. M. Angus a posé une question plus tôt au sujet de notre façon de faire affaire avec la Commission canadienne du blé. Chacun de nos membres a sa propre entente et c'est son affaire. S'il veut transporter la marchandise pour 1\$ la tonne de moins que son concurrent, très bien. Toute l'idée des contrats confidentiels ne me pose pas de problèmes.

Tout ce que nous soulignons, c'est que, par opposition à notre mode de transport, le transport maritime, qui ne reçoit aucune subvention quelle qu'elle soit, les compagnies ferroviaires qui relèvent actuellement de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest reçoivent 850 millions de dollars. La question que je me pose, c'est ce qui se passe au sujet de l'obligation détaillée de rendre compte de cet argent et de la façon dont il est utilisé. Deuxièmement, l'une de ces deux grandes compagnies ferroviaires appartient à l'État. Si soudainement elle veut entrer dans l'un de ces autres domaines et n'y fait peut-être pas d'argent, cela signifie-t-il que le trésor fédéral y versera de nouvelles sommes d'argent, comme cela s'est produit par le passé? Je me préoccupe de ce genre de choses.

Il y a là énormément d'argent et lorsque vous parlez de sociétés de la taille de ces deux grandes compagnies ferroviaires, l'argent peut être utilisé un peu partout. Je me préoccupe simplement un peu du fait que si quelqu'un voulait accroître le secteur et peut-être... peut-être devrions-nous nous engager dans ce secteur et faire circuler des trains-blocs de Thunder Bay à Montréal ou de Thunder Bay à Québec. Un tel train peut constituer un produit d'appel, mais il peut contribuer à utiliser le temps où il n'y a rien d'autre à faire avec ce train et à utiliser également des wagons des producteurs.

**M. Reid:** Ainsi, est-ce que votre principale préoccupation concerne le fait que l'une des compagnies ferroviaires est une société d'État et la possibilité que le contribuable subventionne d'une façon ou d'une autre cette société d'État, de telle façon qu'elle ne soit pas exactement concurrentielle, soit à l'égard de l'autre compagnie ferroviaire soit à votre égard à titre d'autre mode de transport?

**M. Hall:** Cela nous préoccupe aussi, oui, monsieur. Je pense que le CP a exprimé la même préoccupation.



[*Texte*]

**Mr. Reid:** I will leave that with the Chair. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Reid. Mr. Angus, do you have some questions? I have a couple, but I am going to wait and see if they are covered.

**Mr. Angus:** Just one question. I am just wondering . . .

**The Chairman:** This is through at 12.30 p.m., but the sooner it is for Mr. Hall's benefit and other benefits of members . . . We all know that Tuesdays are just becoming a quagmire of committees.

**Mr. Angus:** Especially since Bill C-75 has its first meeting this afternoon at 3.30.

**The Chairman:** So we do not have to use up the time until 12.30 p.m. Frankly, I am thinking we are moving well enough to get out of here even earlier.

**Mr. Angus:** I just have one question, and it was prompted by the last discussion.

In the Western Grain Transportation Act there is a definition which in effect prevents any grain moved under that act from being shipped to an export position via a United States port. In other words, it has to go through a Canadian port. That was in there to protect us from the Mississippi. There are situations now, though, where bulk commodities from western Canada—I know of potash for one—are being railed to Chicago for domestic use in the United States.

Is it to the advantage of Canada to have a similar requirement for other bulk commodities, either for export position or even for American domestic usage, that those commodities be moved as much as possible within Canada prior to being sent to their final destination in the United States?

• 1120

**Mr. Hall:** Yes. Obviously I have, I suppose, a vested interest in seeing that sort of thing happen. I would say you picked a very good topic actually. I remember when potash first came into being as far as being a commodity that was going to start to move by ship; I am going back now probably 15 or 20 years ago when the first mines opened up. There used to be a fair movement of potash from Thunder Bay into Great Lakes ports. I remember particularly Thunder Bay to Toledo used to be used for the agricultural trade in that area.

The railways, since they controlled the movement from the mine to Thunder Bay, started looking at this thing and decided they wanted more money because the volume was picking up or whatever. So the next thing we knew is that the mining companies themselves suddenly trucked it to the North Dakota border, or whatever it is right across from there. And they

[*Traduction*]

**M. Reid:** Je vais remettre la parole à la présidence. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Reid. Monsieur Angus, avez-vous des questions? J'en ai quelques-unes, mais je vais attendre pour voir si elles sont couvertes.

**M. Angus:** Seulement une question. Je me demande simplement . . .

**Le président:** Nous terminons à 12h30, mais plus il est tôt, mieux c'est pour M. Hall et pour d'autres membres . . . Nous savons tous que les mardis sont en train de devenir un bourbier de comités.

**M. Angus:** D'autant plus que le projet de loi C-75 fait l'objet d'une première réunion cet après-midi à 15h30.

**Le président:** Nous n'avons pas besoin de prendre tout notre temps jusqu'à 12h30. Franchement, je pense que nous avançons bien pour terminer même plus tôt.

**M. Angus:** J'ai seulement une question, qui a été suscitée par la dernière discussion.

Dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, il y a une définition qui, en fait, empêche que les céréales transportées en vertu de cette Loi soient expédiées à un lieu d'exportation par l'entremise d'un port des États-Unis. En d'autres termes, il faut qu'elles passent par un port canadien. Cette disposition figure dans la Loi pour nous protéger contre la voie du Mississippi. Il y a toutefois maintenant des situations où les produits en vrac de l'ouest du Canada—je sais qu'il y a notamment la potasse—sont transportés par chemin de fer jusqu'à Chicago en vue d'une utilisation intérieure aux États-Unis.

Est-il à l'avantage du Canada d'avoir une exigence semblable pour d'autres produits en vrac, soit pour le lieu d'exportation ou même pour l'usage intérieur américain, que ces produits soient transportés dans la mesure du possible à l'intérieur du Canada avant d'être envoyés vers leur destination finale aux États-Unis?

**M. Hall:** De toute évidence, je suppose que j'ai un intérêt particulier à voir que ce genre de chose se produise. Je dirais que vous avez en fait choisi un très bon sujet. Je me rappelle quand la potasse a fait son apparition comme produit qui devait être transporté par bateau; je remonte maintenant probablement 15 ou 20 ans en arrière lorsque les premières mines furent ouvertes. Il y avait un transport assez important de potasse de Thunder Bay vers les ports des Grands Lacs. Je me rappelle particulièrement que le transport entre Thunder Bay et Toledo était utilisé pour le commerce agricole dans cette région.

Les compagnies ferroviaires, étant donné qu'elles contrôlaient les déplacements de la mine jusqu'à Thunder Bay, ont commencé à examiner cette situation et ont décidé qu'elles voulaient plus d'argent parce que le volume s'accroissait ou quelque chose comme cela. Nous avons donc ensuite appris que les compagnies minières elles-mêmes ont soudainement transporté leurs produits par camion jusqu'à la frontière du

[Text]

were going by rail from the border down to Toledo. So we lost the trade.

It is an example, I would think, of what can happen if the railways want to play games with some of this money. Potash is another area that they could attack. Whereas now we have a fair volume of potash, we do not break it down in here, I do not think . . .

**Mr. Angus:** There were 1.8 million or 2 million tonnes out of Thunder Bay last year, I think.

**Mr. Hall:** I think that is what it was, yes. And we are hoping that is going to grow. I think we can offer pretty reasonable transportation charges, provided the railways do their share and get it from the marketplace to Thunder Bay.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Well, gentlemen, just on this, the confidential contract. First of all, Mr. Hall, did you or your association have any preliminary consultations with Mr. Thompson who in effect has been seconded to the Minister of Transport and really is a driving force and/or author of the *Freedom to Move* paper? He had consultations with many associations directly involved with transportation and I just wondered if he had private conversations with you after the white paper had been floated and released in July.

**Mr. Hall:** No. My confrère advises that we have a meeting with Mr. Thompson next week. I have not met him yet.

**The Chairman:** I see. And if he asks you what I am about to ask you, what would be your answer in terms of what, other than . . . ? You have mentioned many things here today and members have touched upon them. Several of them are going to be a continuing problem regardless of *Freedom to Move* and may very well be the subject of further hearings. You have talked about the pilotage, which certainly concerns members, and that is an ongoing study. The St. Lawrence Seaway and some of its problems very well could be a reference to this committee. But in terms of the *Freedom to Move* paper, what would be your number one concern in terms of legislation? And, to give you a leading question, is it going to revolve on the confidential contract? Or what else do you really fear as being the number one issue, if you can define it that way?

**Mr. Hall:** I guess the number one issue, in my estimation anyway, is that I want to be assured that the marine mode is treated equally with other modes. That is the basic philosophy behind the National Transportation Act and I am somewhat concerned when I see situations such as a deregulation in rails and these confidential contracts that could allow things. Maybe I am being overly suspicious of what might be done there. I do not know. I just raise it as a point. But I am concerned as well that when I look at everything that is going on today with respect to self-sufficiency that we have touched

[Translation]

Dakota du Nord ou quelque endroit que ce soit, juste de l'autre côté de la frontière. Et elles utilisaient le chemin de fer de la frontière jusqu'à Toledo. Nous avons donc perdu ce marché.

C'est un exemple, à mon avis, de ce qui peut se produire si les compagnies ferroviaires veulent jouer des jeux avec une partie de cet argent. La potasse est un autre domaine qu'elles pourraient attaquer. Bien que nous ayons maintenant un volume assez important de potasse, nous n'en faisons pas ici la ventilation, je ne pense pas . . .

**M. Angus:** Il y a eu 1,8 million ou 2 millions de tonnes qui ont été transportées à partir de Thunder Bay l'année dernière, je pense.

**M. Hall:** Je pense que c'était bien cela. Et nous espérons que ce volume continuera à croître. Je pense que nous pouvons offrir des frais de transport assez raisonnables, à la condition que les compagnies ferroviaires fassent leur part et transportent les produits du marché jusqu'à Thunder Bay.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Eh bien, messieurs, juste à ce sujet, le contrat confidentiel. Tout d'abord, monsieur Hall, est-ce que vous ou votre association avez eu des consultations préliminaires avec M. Thompson, qui en fait a donné un coup de main au ministre des Transports et est vraiment une force vive ou l'auteur du document *«Aller sans entraves»*? Nous avons eu des consultations avec de nombreuses associations qui ont des rapports directs avec le transport; et je me demandais simplement si vous avez eu des conversations privées avec vous après que le Livre blanc ait été diffusé en juillet.

**M. Hall:** Non. Mon confrère me dit que nous devons rencontrer M. Thompson la semaine prochaine. Je ne l'ai pas encore rencontré.

**Le président:** Je vois. Et s'il vous demande ce que je vais vous demander, quelle serait votre réponse en termes de ce que, autrement . . . ? Vous avez mentionné aujourd'hui de nombreuses choses et les membres les ont relevées. Plusieurs de ces choses seront un problème persistant, peu importe *«Aller sans entraves»* et pourraient bien faire l'objet de nouvelles audiences. Vous avez parlé du pilotage, qui préoccupe certainement les membres, et c'est là une étude en cours. La Voie maritime du Saint-Laurent et certains de ses problèmes pourraient bien constituer une référence pour le Comité. Mais par rapport au document *«Aller sans entraves»*, quelle serait votre principale préoccupation en termes de loi? Et, afin d'orienter votre réponse, est-ce qu'elle concernera le contrat confidentiel? Ou bien, que craignez-vous vraiment comme le problème n° 1, si vous pouvez le définir de cette façon?

**M. Hall:** Je suppose que le principal problème, du moins à mon avis, est que je veux m'assurer que le mode de transport maritime sera traité à égalité avec les autres modes de transport. C'est là la philosophie fondamentale de la Loi nationale sur les transports, et je suis un peu préoccupé lorsque je vois des situations comme la déréglementation du transport ferroviaire et ces contrats confidentiels qui pourraient permettre une chose. Peut-être suis-je trop soupçonneux de ce qui pourrait se faire là. Je ne sais pas. Je pose seulement la question. Mais je suis également préoccupé lorsque j'examine

## [Texte]

on and a few areas, such as the seaway and the pilotage, we have another area that I see is being addressed in Bill C-75, and that is dual inspection. We have a whole bunch of other things that are coming up that are basically saying to me: Why are they picking on the marine industry? Everything I see is a cost to the marine industry. I do not see anything that is coming out that is a cost to the other modes.

I know that it has been said that we do not pay our share, or pay much less than our share of the cost of providing the service, as opposed to the railway mode or the airline mode. I disagree with that. I think if one were to look at the marine mode and the cost that is presently being provided by government at the moment, the majority of that cost is the Canadian Coast Guard department. Now, the Coast Guard is there not only for commercial use; it is there for many, many other uses. And we have a rather peculiar type of geographical situation here. In the east, right away you can see that if there were to be a charge, for example, a cost recovery on Coast Guard services, who would it hurt? It is not going to hurt the west. It is going to hurt us in the east. It is going to hurt us in the St. Lawrence, because that is where the ice is.

• 1125

Navais, I suppose, is a little more balanced. Navais is on both coasts. Navais is anywhere—Great Lakes, east coast. At the same time, in my estimation, when we talk about cost recovery, trying to get something back for these services—and we are only paying a very tiny, miniscule percentage of it—we are not taking into account the total marine mode.

What else is there? There is Ports Canada, which is not being accounted for; it is being paid for by the users and a fair amount of money goes into it. There is the pilotage we have just finished talking about. We have been paying for that ever since the darn act came out in 1972. There is the Seaway. We have been paying tolls for that since 1959. In fairness, why do we not add all of this up and see what it is? If we are going to start comparing one mode to another, then let us look at the total cost of that mode, and the total cost of the marine mode includes Ports Canada, Harbours and Ports Commission, the St. Lawrence Seaway, the Pilotage Act and everything else.

I would imagine in the air mode you are including the cost of airports. I do not know. I am just throwing that out to you as further consideration. We think the way things are going, all we see is more and more legislation coming out here that suggests it is going to cost us more and more money to do business. Some of the stuff is mandated by law; we have been fighting for years to get rid of it because we think it is absolutely unnecessary, and we still have not succeeded.

## [Traduction]

tout ce qui se passe aujourd'hui en matière d'autosuffisance dont nous avons parlé et quelques domaines, comme la Voie maritime et le pilotage, nous avons un autre domaine qui a été traité dans le projet de loi C-75, l'inspection double. Nous avons toute une série d'autres choses qui s'en viennent et me disent essentiellement: Pourquoi est-ce qu'ils sont sur le dos de l'industrie maritime? Tout ce que je vois comporte des coûts pour l'industrie maritime. Je ne vois rien de ce qui s'en vient qui entraîne des coûts pour les autres modes.

Je sais que l'on a dit que nous ne payons pas notre part ou que nous payons beaucoup moins que notre part du coût de prestation du service, par opposition au mode ferroviaire ou aérien. Je ne suis pas d'accord. Je pense que si l'on examinait le mode de transport maritime et le coût qui est actuellement supporté par l'État, la plus grande partie de ce coût est la garde côtière canadienne. Mais la garde côtière n'est pas là pour de très nombreux autres usages. Et nous avons ici un type assez particulier de situation géographique. Dans l'Est, immédiatement, vous pouvez voir que s'il y avait des frais, par exemple, une récupération des coûts des services de la garde côtière, à qui cela nuirait-il? Ceci ne portera pas préjudice à l'Ouest. C'est nous, à l'Est, qui allons en souffrir. Nous en subissons les conséquences dans le Saint-Laurent, parce que c'est dans le fleuve que la glace se forme.

Il me semble que le Navais est un peu plus équilibré. Le Navais vise les deux côtes. Il s'applique partout—dans les Grands Lacs, sur la côte est. En même temps, je pense que lorsque nous parlons de récupération des coûts, d'essayer d'obtenir quelque chose pour ces services—et nous n'en payons qu'un très petit ou un infime pourcentage—nous ne tenons pas compte de la totalité du transport maritime.

Y a-t-il autre chose? Il y a Ports Canada, dont on n'a pas tenu compte; le tout est payé par les utilisateurs, et un montant assez important y est consacré. Il y a la question du pilotage, dont nous avons à peine fini de parler. Nous en subissons les coûts depuis que cette maudite loi a été adoptée en 1972. Prenons le cas de la Voie maritime. Nous payons les droits qui s'y rapportent depuis 1959. En toute équité, pourquoi n'additionnons-nous pas tous ces coûts pour voir quelle est la situation. Si nous nous mettons à comparer un mode de transport avec un autre, nous devrions déterminer le coût total qu'occasionne chacun d'eux et, dans le cas du transport maritime, le coût total doit comprendre les frais de Ports Canada, des commissions des différents ports, de la Voie maritime du Saint-Laurent et de la Loi sur le pilotage, ainsi que tout le reste.

J'imagine que, pour ce qui est du transport aérien, vous devez inclure le coût des aéroports. Je ne sais pas. Je vous fais simplement cette remarque pour que vous puissiez étudier la question. À notre avis, de la façon dont vont les choses, nous pensons que vous ne ferez qu'adopter une série de lois pour nous laisser entendre que nous devons payer de plus en plus d'argent pour faire du commerce. Ces mesures ont été prises en vertu de lois; nous nous battons depuis plusieurs années pour nous en débarrasser parce que nous croyons que c'est



[Text]

Hopefully we are going to make a fair amount of progress this year.

I guess that is the bottom line, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Within your experience in the marine mode, when you talked about your competitors or competitors within your association having confidential contracts, what has been your experience in terms of how confidential these are? In other words, do you appreciate pretty soon that your competitor is charging \$1 less a tonne or a bushel or whatever? How confidential are the contracts?

**Mr. Hall:** I guess they are as confidential as the people who make them. There is no question if we take the Canadian Wheat Board, for example, it will tell you right out that the average spot contract now for a laker is probably in the vicinity of roughly \$10 a tonne; this is freight plus the fuel surcharge, which was put into effect a number of years ago when fuel suddenly took off and we had no control over it. We worked out an arrangement with the majority of our shippers that there would be a surcharge for fuel since it is a cost we have no control over. It is controlled by outside forces or by government.

You therefore have that type of situation. We have, say a dozen members who would negotiate with the Canadian Wheat Board. I know for a fact, even though I do not know the numbers—I am not privy to those contracts—that some of them have long-term contracts with the Canadian Wheat Board negotiated back in 1980 when there was some concern that there would not be enough ships. At that point, traffic just kept building and building and there was a concern on the part of the Wheat Board. As the American grain built up, the Canadian Wheat Board made up their minds at that stage that they were going to try and double their exports by 1985—and they certainly gave it a good hard try—and that they had better do something soon and sign some long-term contracts, which they had never done before. Therefore, they signed with a few of our members; provided those companies would build new ships, they would give them long-term contracts with some sort of an escalation or a slightly better treatment than if they had been dealing on a spot basis.

We know that type of contract is out there. Others were long-term, but did not necessarily involve new building; and then those who were not ready to sign long-term contracts were the last in line. If there was grain, they would get it at whatever rate the Canadian Wheat Board felt was right. If it was not there, they did not get anything, which is what happened this summer. With the drought there was not enough to go around, so those who did not have contracts just did not get any grain. They had nothing.

[Translation]

absolument inutile et, pourtant, nous n'avons pas encore gagné la bataille. Nous espérons que nos idées progresseront suffisamment cette année.

Je pense avoir expliqué le fond de l'affaire, monsieur le président.

**Le président:** Vous avez indiqué que vos concurrents ou les concurrents faisant partie de votre association avaient conclu des contrats confidentiels. D'après notre expérience du transport maritime et ce que vous avez pu constater, quel est le caractère confidentiel de ces contrats? Autrement dit, pouvez-vous savoir rapidement si votre concurrent exige 1\$ de moins la tonne, le boisseau ou pour toute autre unité? Quelle est la portée confidentielle de ces contrats?

**M. Hall:** Je suppose qu'ils ont le caractère confidentiel que les contractants veulent bien leur donner. Par exemple, il n'y a pas de doute dans le cas de la Commission canadienne du blé. Celle-ci peut vous déclarer sans détour qu'actuellement, le prix moyen stipulé dans les contrats au comptant pour cargos hors mer est d'environ 10\$ la tonne. Ce prix comprend les frais de transport plus un supplément pour le carburant, qui a été appliqué il y a plusieurs années, quand le prix du carburant a soudainement monté en flèche sans qu'on puisse le contrôler. Nous nous sommes entendus avec la majorité de nos expéditeurs en vue d'établir un supplémebt pour le carburant parce qu'il s'agissait d'une dépense que nous n'avions aucun moyen de contrôler. Le prix du carburant est contrôlé par des forces extérieures ou par le gouvernement.

Par conséquent, telle est la situation. Ainsi, une douzaine de nos membres ont pu négocier avec la Commission canadienne du blé. Même si je ne connais pas les chiffres exacts—parce que je ne suis pas partie aux contrats—je peux vous affirmer avec certitude que des membres ont conclu avec la Commission canadienne du blé des contrats à long terme qui ont été négociés en 1980, quand on craignait que le nombre de navires ne soit pas suffisant. À l'époque, le trafic augmentait sans cesse et la Commission canadienne du blé s'inquiétait de la situation. Comme l'industrie américaine du grain se développait, la Commission a alors voulu doubler les exportations d'ici 1985—elle a fait de vaillants efforts pour y arriver—et elle a pensé qu'elle devrait agir rapidement et signer des contrats à long terme, ce qu'elle n'avait jamais fait auparavant. Ainsi, elle a conclu des contrats avec quelques-uns de nos membres; si ces membres construisaient de nouveaux navires, la Commission était prête à leur donner des contrats à long terme comportant une certaine clause de révision de prix ou des conditions un peu plus avantageuses que celles stipulées dans les contrats au comptant.

Nous savons que de tels contrats ont été signés. D'autres contrats à long terme ne prévoyaient pas nécessairement la construction de nouveaux navires; les gens qui n'étaient pas prêts à signer un contrat à long terme étaient les derniers à passer. S'il y avait du grain, les contractants pouvaient l'obtenir au tarif que la Commission canadienne du blé considérait comme équitable. S'il n'y en avait pas, les contractants n'obtenaient rien, comme on l'a vu cet été. À cause de la sécheresse, il n'y en avait pas assez pour tout le monde, et ceux

[Texte]

The same applies with the iron ore, which is another major trade. You have probably three major customers: the Hanna Mining Company, which control or operate Sept-Iles—the IOC mine is theirs; U.S. Steel, which controls Port Cartier, Quebec Cartier Mining Co.; and Pickands Mather & Co., which control Wabush Mines at Pointe-Noire. You negotiate in Cleveland with those people on an individual basis; but normally what happens in the ore trade is that they sit down and talk to the various ship owners and probably arrive at a number they think is fair and reasonable, which becomes the rate for everybody at that stage.

• 1130

**The Chairman:** I was interested in your comparison between the growth of traffic westward and decline eastward and trying to factor in all the costs. As I understand it, with the present reality in transportation, one of the reasons this confidential contract is coming in is to make sure our railways, CP and CN, will be in a better position to compete with their American counterparts in the west in vying for container traffic between the respective west coast ports, Canadian and American. If that is correct—and I would like to know what your reaction is to that—do you see that as being another factor that is going to compound the comparison you gave us earlier of traffic shifting from Thunder Bay and the Lakehead and going increasingly to the west?

**Mr. Hall:** As I understand it, under *Freedom to Move* the railways are not allowed to carry out these confidential contracts for any grain covered under the Western Grain Transportation Act. I think I am correct in saying that. Therefore this money I guess could be used, as you are suggesting, as another example of what I was referring to. Coming east, it could easily be used to encourage a new trade to move containers on some other route. I can see that. All I am saying is that with that kind of money, it can get mixed into the rest of the operation pretty well and it may be used as a loss-leader.

**The Chairman:** My last question is that with that confidential contract and your concern, and the description of it or the description of dispute-resolving mechanisms in the *Freedom to Move* paper, about having a regulatory agency that will perhaps mediate disputes between a shipper and a carrier and then an appeal to the Governor in Council... what is your reaction to that, and is there not that sort of appeal to the Cabinet or Governor in Council in any event now, under the present existing regulatory framework? Do you want to see that pretty much in stone?

Of course, when we have the legislation I guess we will see what kind of dispute-resolving mechanism will be set up. But I

[Traduction]

qui n'avaient pas conclu de contrat n'ont tout simplement pas obtenu de grain. Ils n'ont rien eu.

La même chose se produit dans le cas du minerai de fer, qui est un autre produit commercial important. En toute probabilité, il y a trois grands clients: la *Hanna Mining Company*, qui contrôle ou exploite Sept-Iles—la mine de l'IOC lui appartient; *U.S. Steel*, qui contrôle Port Cartier et Québec Cartier Mining Co.; et Pickands Mather & Co., qui contrôlent les mines Wabush à Pointe-Noire. Vous devez aller à Cleveland pour négocier individuellement avec chacun de ces clients, mais selon la situation qui prévaut habituellement dans le commerce de minerai de fer, ils discutent avec les différents propriétaires de bateaux et déterminent en toute vraisemblance un montant qui leur semble juste et raisonnable; ce prix devient alors le tarif applicable à tous.

**Le président:** Votre comparaison entre l'augmentation du trafic dans l'Ouest et la baisse dans l'Est, de même que votre effort de quantification des coûts, m'ont intéressé. Si je comprends bien, eu égard à l'état actuel du transport, l'adoption de contrats confidentiels vise notamment à assurer que nos sociétés ferroviaires. CP et CN, soient en meilleure position pour disputer avec leurs concurrents états-unis de l'Ouest le transport de conteneurs entre les ports canadiens et américains de la côte ouest. Si cela est juste—et j'aimerais connaître votre réaction à cet égard—considérez-vous qu'il s'agit là d'un autre facteur qui aggraverait le mouvement que vous avez décrit plus tôt, dans votre comparaison, d'un trafic qui s'éloigne de la région de Thunder Bay et de Lakehead et qui se porte de plus en plus vers l'Ouest?

**M. Hall:** Si je comprends bien, en vertu du document «Aller sans entraves», les sociétés ferroviaires ne sont pas autorisées à passer ces contrats confidentiels en matière de transport de grain régi par la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Je ne crois pas me tromper en affirmant cela. Par conséquent, je crois que cet argent pourrait être utilisé, comme vous le suggérez, comme un autre exemple de ce à quoi je faisais allusion. En venant vers l'Est, il pourrait facilement être utilisé pour encourager un nouveau service à transporter des conteneurs sur une autre route. Je peux entrevoir cela. Tout ce que je dis, c'est qu'on peut très bien intégrer de tels fonds aux autres opérations et les utiliser comme un produit d'attraction.

**Le président:** J'ai une dernière question. En tenant compte de ce type de contrat confidentiel et de votre préoccupation, de même que de la description de celui-ci ou de la description des méthodes de règlement des différends figurant dans le document «Aller sans entraves», qui propose qu'un organisme de réglementation puisse servir de médiateur dans les différends entre un expéditeur et un transporteur, avec la possibilité d'un appel devant le gouverneur en conseil... qu'elle est votre réaction devant tout cela? Ce type d'appel devant le Cabinet ou le gouverneur en conseil n'existe-il pas déjà, à l'heure actuelle, dans le cadre réglementaire en vigueur? Voulez-vous rendre cela vraiment permanent?

Bien sûr, lorsque nous aurons la loi, je suppose que nous verrons quelle sorte de méthode de règlement des différends

[Text]

am hoping that in these hearings we are embarking on we are going to get some pretty firm recommendations from those who are affected on how firm that dispute-resolving mechanism should be, even before it gets to the Cabinet for final review. Do you have any thoughts on that?

**Mr. Hall:** In my experience in this industry we have never had to appear before any body on any freight tariff type of situation, because we are not regulated and there has never been any real problem between us and another mode. The only times we have had to appear before some body have been over tariffs being imposed by government agencies. Witness this marathon this summer on the Laurentian Pilotage Authority: a three-month hearing that is probably going to cost all participants in excess of \$3 million. It is crazy. But that is the way it worked.

So on what you are suggesting, yes, I would like to see some sort of mechanism, a court of last resort, such that if we felt something was unjust, unfair, we would have a chance to appear before that tribunal and express our views.

**The Chairman:** You have said how it has been. But because of that confidential contract and some of the implications, I think that is something all parties out there who are very involved in transport should be concerned about, as to the structure of a dispute-resolving mechanism and/or appeal procedures to the Minister.

**Mr. Hall:** Yes, I agree we should be.

**The Chairman:** I want to thank you, Mr. Hall, for appearing and in your usual very articulate way giving some very succinct views on your association. I want to thank members for being here in attendance and maintaining a quorum so that we could complete this first hearing as we march down this road with a report that we hope will address some of the problems, anyway.

The meeting is adjourned.

[Translation]

sera établie. Mais j'espère qu'au cours des audiences que nous entreprenons, nous recevrons des recommandations fermes des personnes qui sont touchées par la fermeté que devraient avoir les méthodes de règlement des différends avant que le projet ne soit présenté au Cabinet pour examen final. Avez-vous des commentaires à ce sujet?

**M. Hall:** D'après mon expérience en la matière, nous n'avons jamais été tenus de nous présenter devant un organisme pour des questions relatives au transport de marchandises, parce que nous ne sommes pas réglementés et qu'il n'y a jamais eu de véritable problème entre nous et d'autres modes de transport. Les seules fois où nous avons dû comparaître devant un organisme se limitant aux cas où des organismes du gouvernement nous imposaient des tarifs. Je donne en exemple l'audience interminable de cet été devant l'Administration de pilotage des Laurentides: il s'agit d'une audience qui a duré trois mois et qui coûtera probablement plus de 3 millions de dollars à tous les participants. C'est fou, mais c'est ainsi que cela s'est déroulé.

Maintenant quant à votre suggestion, oui, j'aimerais qu'on établisse une sorte de mécanisme, une cour de dernière instance, de sorte que nous puissions avoir la chance de nous présenter devant ce tribunal et exprimer notre position si nous jugeons qu'une mesure est injuste et inéquitable.

**Le président:** Vous nous avez décrit l'état des choses à l'heure actuelle. Mais avec la venue des contrats confidentiels et certaines conséquences, je crois qu'il est des questions qui devaient préoccuper toutes les parties engagées dans le transport, en matière de méthode de règlement des différends ou de procédure d'appel devant le ministre.

**M. Hall:** Oui, je crois aussi que nous devrions nous en préoccuper.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Hall, de vous être présenté devant nous et de nous avoir donné, dans votre langage très précis, quelques très brefs points de vue sur votre association. Je veux remercier les membres pour leur présence qui a permis d'assurer le quorum et de mener à terme cette première audience d'une série conduisant à la rédaction d'un rapport qui, nous l'espérons, apportera à tout le moins une réponse à quelques-uns des problèmes.

La séance est levée.













*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

WITNESS—TÉMOIN

*From the Dominion Marine Association and the Canadian  
Shipowners Association:*

T. Norman Hall, President.

*De l'Association Dominion Marine et de l'Association des  
armateurs canadiens:*

T. Norman Hall, président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 26

Thursday, October 24, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 26

Le jeudi 24 octobre 1985

Président: J. Patrick Nowlan

---

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport

## Transports

---

RESPECTING:

Document entitled "Freedom to Move"

CONCERNANT:

Document intitulé «Aller sans entraves»

---

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Vincent Dantzer  
Mike Forrestall  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
André Ouellet  
André Plourde  
Joe Reid  
Gordon Taylor  
Brian Tobin

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker  
Ross Belsher  
Bill Blaikie  
Lise Bourgault  
Gabriel Desjardins  
Jack Ellis  
Bill Gottselig  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Arnold Malone  
Moe Mantha  
Louis Plamondon  
Joe Price  
Bill Rompkey  
Thomas Suluk

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*





## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, OCTOBER 24, 1985  
(34)

## [Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:36 o'clock a.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl Gray, Patrick J. Nowlan, André Ouellet, André Plourde, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

*Alternates present:* George Baker, Bill Blaikie, Jack Ellis, Bill Gottselig.

*Other Member present:* David Dingwall.

*In attendance:* David Cuthbertson, Study Director; John Christopher, Research Officer; Michael MacLeod, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; John Gibberd, Chief of the Economic and Social Research Directorate; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

*Witnesses: From the Canadian National Railways:* J. Maurice LeClair, Chairman and Chief Executive Officer; Ronald Edward Lawless, President. *From Air Canada:* Claude Taylor, Chairman of the Board.

The Chairman presented the Sixth Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure as follows:

Your Subcommittee on Agenda and Procedure met on Wednesday, October 23, 1985 and agreed to recommend the following regarding the discussion paper entitled "Freedom to Move":

—That in addition to meetings on Tuesday mornings, Tuesday afternoons and Thursday mornings and Thursday afternoons the Committee will meet on Monday evenings at 7:00 o'clock p.m. and Wednesday afternoons at 3:30 o'clock p.m. to accommodate the great number of organizations who have requested to be heard in Ottawa. (There will be an exception to this pattern by having the Northern Air Transport Association this Friday at 9:30 o'clock a.m. due to their early request and a brief already having been filed with the Committee.)

—That the Committee approve a budget of \$796,025.00 as outlined by the Chairman, for the period from October 1, 1985 to March 31, 1986; and that the Chairman be requested to present the said budget to the Board of Internal Economy for approval.

—That the Committee accept on loan, and without cost to the Committee, three officers of the Canadian Transport Commission as follows: Paul Juneau, the Chief of the Rail Economic Analysis, Tom Maville, the Chief of the Traffic and Tariffs Branch and John Gibberd, the Chief of the Economic and Social Research Directorate.

—That once the Committee's budget has been approved, the Chairman be authorized to contract out for the services of David Cuthbertson as the Study Director and Michael MacLeod as a Research Officer during the Committee's

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 24 OCTOBRE 1985  
(34)

## [Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 9 h 36, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl Gray, Patrick J. Nowlan, André Ouellet, André Plourde, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

*Substituts présents:* George Baker, Bill Blaikie, Jack Ellis, Bill Gottselig.

*Autre député présent:* David Dingwall.

*Aussi présents:* David Cuthbertson, directeur de l'étude; John Christopher, attaché de recherche; Michael MacLeod, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, *chef, Direction de l'analyse économique des chemins de fer;* John Gibberd, *chef, Recherche économique et sociale;* Tom Maville, *chef, Direction de l'exploitation et des tarifs.*

*Témoins: Des Chemins de fer nationaux du Canada:* J. Maurice LeClair, président-directeur général; Ronald Edward Lawless, président. *D'Air Canada:* Claude Taylor, président du Conseil.

Le président présente le Sixième rapport du Sous-comité du programme et de la procédure libellé en ces termes:

Votre Sous-comité du programme et de la procédure se réunit, le mercredi 23 octobre 1985, et il convient de faire les recommandations suivantes au sujet du document de travail intitulé «Aller sans entraves»:

—Que, outre les réunions qu'il prévoit tenir les mardis matin, mardis après-midi, jeudis matin et jeudis après-midi, le Comité se réunisse les lundis, à 19 heures, et les mercredis, à 15 h 30, de façon à tenir compte des nombreux organismes qui demandent à être entendus à Ottawa (à l'exception de l'Association du transport aérien du Nord, dont les délégués comparaitront ce vendredi, à 9 h 30, ainsi qu'ils en ont exprimé le désir, comme en fait foi un mémoire déposé chez le greffier du Comité).

—Que le Comité approuve un budget de 796,025\$ dont le président a donné les grandes lignes, portant sur la période allant du 1<sup>er</sup> octobre 1985 au 31 mars 1986; et que le président reçoive instruction de soumettre ledit budget à l'approbation du Conseil de régie interne.

—Que le Comité accepte que la Commission canadienne des transports mette à sa disposition à titre gracieux les trois hauts fonctionnaires dont les noms suivent: Paul Juneau, *chef, Direction de l'analyse économique des chemins de fer;* Tom Maville, *chef, Direction de l'exploitation et des tarifs;* John Gibberd, *chef, Recherche économique et sociale.*

—Que lorsque le budget du Comité aura été approuvé, le président permette que l'on retienne les services de David Cuthbertson, en tant que directeur de l'étude, et ceux de Michael MacLeod, à titre d'attaché de recherche tant que le

consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move".

—That to handle the quantity of work expected in the next two months—the necessary secretaries, filing clerks and word processor operators, be engaged by the Clerk of the Committee during the Committee's consideration of its Order of Reference.

—That one research assistant from each of the opposition parties accompany the Committee when it travels to Vancouver, Winnipeg and Halifax.

—That the Chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present providing that four members are present, one of whom must be the Chairman or or Vice-Chairman.

—That in view of the anticipated strong demand by organizations and individuals for copies of issues of our Proceedings; the Steering Committee recommends:

—That for the period in which the Committee is hearing testimony on the discussion paper "Freedom to Move" the number of copies of the Minutes of Proceedings and Evidence be increased from 1000 to 1500.

On motion of Mr. Ellis, the Sixth Report of the Sub-Committee on Agenda and Procedure was concurred in.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move".

J. Maurice LeClair read an opening statement and answered questions assisted by Ronald Edward Lawless.

At 11:00 o'clock a.m. the sitting was suspended.

At 11:10 o'clock a.m. the sitting resumed.

Claude Taylor made an opening statement and answered questions.

At 12:40 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Comité étudiera le document de travail intitulé «Aller sans entraves».

—Que pour s'acquitter de l'énorme charge de travail prévue au cours des deux prochains mois, le greffier du Comité engage les secrétaires, les archivistes et les opérateurs(trices) de machines de traitement de mots jugés nécessaires, pour la durée de l'étude que le Comité fera de son ordre de renvoi.

—Qu'un adjoint de recherche de chacun des partis de l'Opposition accompagne le Comité au cours de ses déplacements à Vancouver, à Winnipeg et à Halifax.

—Que le président soit autorisé à tenir des réunions, à recevoir des témoignages et à en permettre l'impression en l'absence du quorum, à condition que quatre membres soient présents, dont le président ou le vice-président.

—Qu'en vue de l'intérêt marqué que de nombreux organismes et particuliers porteront à nos Procès-verbaux, le Comité recommande:

—Que tant que le Comité procédera à l'audition de témoins au sujet du document de travail intitulé «Aller sans entraves», le nombre des Procès-verbaux passe de 1000 à 1500.

Sur motion de M. Ellis, le Sixième rapport du Sous-comité du programme et de la procédure est adopté.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé «Aller sans entraves».

J. Maurice LeClair lit une déclaration préliminaire puis lui-même et Ronald Edward Lawless répondent aux questions.

A 11 heures, le Comité interrompt les travaux.

A 11 h 10, le Comité reprend les travaux.

Claude Taylor fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 12 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, October 24, 1985

• 0935

**The Chairman:** Colleagues, I see more than a quorum for hearing evidence. I also see our witnesses at the table, so I would like to welcome Dr. LeClair and his officials.

Again, this committee appreciates the relatively short notice for this particular witness and the witnesses in the first couple of days of the hearings in the *Freedom to Move* paper. There has not been an opportunity to get briefs for the committee to circulate, to be dissected by our consultants, which is the intent once we get into it. However, we appreciate that at least you came before us, and you did get your briefs in English and French today.

Without further ado, Dr. LeClair, I would like you to introduce those at the head table with you. Again, since members did not get the brief because of the short timeframe, perhaps you could go over it in a little more detail than other witnesses are going to be allowed once we really get into the hearings and have the witnesses starting to stack up. In these first few days however, we have to do it this way; and I think all members understand.

I will have an item of business pretty soon, but I think I will let Dr. LeClair finish his exposition. Before we start the questioning, I will ask the committee members to approve a fairly substantive steering committee report which outlines the work of the committee for the next two months, and I will also ask them to retroactively approve things we have been doing for the last two weeks. If you could start Dr. LeClair and members would listen, we then can do the business after you finish.

**Dr. J. Maurice LeClair (Chairman and Chief Executive Officer, Canadian National Railway):** Thank you very much, Mr. Chairman and members of the committee. I would like to introduce my colleagues from Canadian National. I have with me Mr. Ron Lawless, the President and Chief Operating Officer; Mr. Bill Morin, the Senior Vice-President of Marketing; and Mr. Alphonse Giopel, a general counsel.

Mr. Chairman, I have a statement to read, which to a certain degree is a summary of the brief that has been sent to the committee. And perhaps that is the best way for us to start: not to be too long, some 10 minutes or so, and then we might get involved in more detail on some of the aspects we would like to present to the committee.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 24 octobre 1985

**Le président:** Chers collègues, je vois que nous avons plus que le quorum nécessaire pour entendre des témoignages. Par ailleurs, nos témoins sont déjà assis à la table. Je souhaite donc la bienvenue à M. LeClair et à ses fonctionnaires.

Une fois de plus, le Comité apprécie vivement que les témoins soient venus durant nos premières délibérations du rapport intitulé *Aller sans entraves* bien qu'on les ait convoqués relativement tard. Une fois que nous aurons entamé les audiences, nous analyserons en profondeur chacun des mémoires que nous recevrons mais, malheureusement, nous n'avons pas encore eu l'occasion de le faire dans votre cas. nous vous savons gré cependant d'être venus comparaître devant le Comité et d'avoir remis un mémoire en anglais et en français.

Sans plus tarder, monsieur LeClair, je vous demanderais de nous présenter ceux qui vous accompagnent aujourd'hui. Je répète que la brièveté du délai nous a empêchés de faire distribuer votre mémoire aux membres du Comité. Par conséquent, je vous demanderais d'approfondir votre mémoire un peu plus que les autres témoins à qui nous demanderons simplement de nous en présenter les grandes lignes une fois que les audiences seront bien entamées. Les membres comprennent, j'en suis sûr, que cette procédure est de rigueur pour les premiers jours de nos délibérations.

J'aurais une question de régie interne à régler sous peu mais je vais d'abord demander à M. LeClair de nous faire son exposé. Avant la période des questions, je vais demander aux membres du Comité d'approuver un rapport détaillé du Comité directeur où l'on trouve un calendrier de travail et la liste des témoins à venir. Je leur demanderai par la même occasion d'approuver rétroactivement nos activités des deux dernières semaines. Si vous voulez bien prendre la parole maintenant, monsieur LeClair, je demanderai aux membres de vous prêter leur attention, après quoi, je leur demanderai de passer aux questions.

**M. J. Maurice LeClair (président du Conseil et directeur général, Canadien National):** Merci beaucoup, monsieur le président, mesdames et messieurs. Permettez-moi d'abord de vous présenter mes collègues du Canadien National. M'accompagnent aujourd'hui M. Ron Lawless, président et directeur général des opérations; M. Bill Morin, premier vice-président du marketing et M. Alphonse Giopel, conseiller juridique.

Monsieur le président, la déclaration que je me propose de vous lire constitue, dans une certaine mesure, une synthèse du mémoire qui avait été remis au Comité. Le meilleur point de départ serait probablement la déclaration qui ne prendra pas trop longtemps, une dizaine de minutes, et que l'on fera suivre des précisions sur certaines questions qui méritent d'être présentées au Comité.



[Text]

[Translation]

• 0940

**The Chairman:** I think that would be great, Dr. LeClair. Questions are being circulated to members now that... even in anticipation and with your brief, even with the short timeframe, it has been partially dissected. I know members will have individual questions, but there is enough here already that I have just been given to keep you going for a little while. So the shorter you are in your monologue, the better it is going to be for questions.

**Dr. LeClair:** Thank you.

First may I say we are very pleased to be here again and engaged in what is for us the first opportunity to discuss the implications of transport regulatory reform in a public setting.

Your task, Mr. Chairman and members of the committee, is formidable. We have no doubt you are more than equal to it. We sincerely hope our discussions today will provide you with some of the information you need to advise on the direction government should pursue in framing regulatory reform.

Canadian National welcomes the initiative in this area taken by the government so early in its mandate. It has been increasingly obvious in recent years that the regulatory regime governing transportation in Canada requires a re-examination and an overhaul. There have been revolutionary changes in the transportation industry over the almost 20 years since the NTA was passed: changes in technology, changes in the share of the market held by various modes, the appearance of new modes and of multi-modal systems, changes in relationships between shippers, carriers, and governments, changing trade patterns between nations resulting in new markets or the loss of old ones. Revised legislation providing the flexibility to adapt to and take advantage of all this change is certainly due, and overdue, in Canada.

Les principes énoncés dans le document *Aller sans entraves* nous semblent une évolution logique des objectifs de base de la Loi nationale sur les transports, et nous en appuyons les principes et les objectifs.

Ceux-ci s'accordent d'ailleurs avec la philosophie institutionnelle même du CN, dont le statut dit qu'il est une société commerciale de la Couronne. Nous avons l'habitude de la concurrence, des autres modes de transport aussi bien qu'au sein de l'industrie ferroviaire. Nous croyons que le libre cours de la concurrence sur le marché du transport a été grandement responsable de la création d'une industrie du transport viable et autosuffisante au Canada, un pays aux grandes distances, à concentrations inégales de population, où la géographie et la température sont des défis de taille.

Il y a près de 70 ans, la commission royale qui a recommandé la formation des Chemins de fer nationaux déclarait qu'une telle décision donnerait au Canada l'avantage d'avoir «deux grands (chemins de fer) réseaux, tous deux dotés de directions semblables, roulant côte à côte dans une saine concurrence, d'un océan à l'autre».

**Le président:** Très bien, monsieur LeClair. On fait distribuer une liste des questions en ce moment. On a su faire une analyse de votre mémoire par anticipation, même dans le si court délai qui nous a été accordé. Je sais que les députés auront des questions à poser par eux-mêmes mais j'estime que vous auriez assez de pain sur la planche pour répondre aux questions qui nous ont été proposées. Donc, plus votre récit sera court, plus on aura de temps pour les questions.

**M. LeClair:** Merci.

Permettez-moi de dire au nom de nous tous qu'il nous fait plaisir d'être ici aujourd'hui et de profiter de cette première occasion qui nous est donnée de discuter en public la portée de la réforme de la réglementation du transport.

Votre tâche est énorme mais vous la mènerez à bien, nous en sommes sûrs. Nous espérons sincèrement que nos échanges vous fourniront l'information dont vous avez besoin pour faire des recommandations sur l'orientation que devrait prendre le gouvernement dans la poursuite de la réforme de la réglementation des transports.

Le Canadien National est heureux de l'initiative prise par le gouvernement, si tôt après le début de son mandat. Il est devenu évident, au cours des dernières années, que la réglementation du transport au Canada a besoin d'une révision. La vingtaine d'années écoulées depuis l'adoption de la nouvelle Loi sur les transports a révolutionné ce domaine: technologisation, part du marché détenue par les divers modes, introduction de nouveaux modes et de systèmes plurimodaux, évolution des rapports entre expéditeurs, transporteurs et gouvernements, des rapports commerciaux entre pays résultant de l'acquisition de nouveaux marchés et de la perte d'anciens. Une loi révisée, suffisamment souple pour s'adapter à ce changement et en tirer profit, est souhaitable depuis longtemps déjà au Canada.

The principles enunciated in "Freedom to Move" seem to us a logical extension of the fundamental objectives of the National Transportation Act and we support those principles and objectives.

In fact, they are very much in line with CN's own corporate philosophy, which is predicated on its status as a commercial Crown corporation. We are well accustomed to competition—from other modes and within the railway industry. We believe that the relatively free play of competition in the transport marketplace has been largely responsible for the creation of a viable, self-sustaining transportation industry in Canada, a nation characterized by vast distances, uneven concentration of population and formidable geographic and climatic challenges.

Almost 70 years ago, the Royal commission which recommended the establishment of Canadian National Railways stated that such a move would provide Canada with the advantage of having "two great (railway) systems, both with substantially similar management, operating alongside each other in healthy rivalry from coast to coast".

# [Texte]

L'aptitude technologique et financière, tant du Canadien National que du Canadien Pacifique, à transporter les produits de l'industrie canadienne avec efficacité, a contribué considérablement à notre prospérité d'aujourd'hui. Cette prospérité est cependant menacée par des marchés mondiaux de plus en plus concurrentiels, tel que le fait remarquer le Livre blanc. Il est sûr que le réseau de transport du Canada doit demeurer efficace et continuer d'aider les expéditeurs canadiens à conserver et accroître leur part des marchés internationaux.

L'un des objectifs fondamentaux d'une politique nationale du transport doit donc être la promotion du développement d'un transport efficace au plus bas prix possible. La proposition de ligne de conduite que vous étudiez présentement respecte cet idéal.

Nous croyons que, pour les raisons énumérées ici, l'idée exposée dans *Aller sans entraves* est mûre.

However, to this general support I must add a few caveats. Perhaps "a few caveats" does not exactly express what we would like to say. I think the term is probably not well chosen, because they are more than caveats. Some of these we consider to be serious or significant reservations.

Mr. Chairman, we feel you want us to express exactly what we feel about this proposed legislation. We accept the notion that this is in the best interest of the country and in the process of parliamentary review you would expect us to say it as we see it; and this is exactly what we intend to do.

• 0945

At this time I do not intend to detail our observations on specific elements of the white paper. CN's response to the Minister has been appended to this statement, and I trust that our upcoming discussion will cover the points we have raised. But I would like to take a few minutes to highlight some general concerns we have and with some of the comments made by other parties since it was released in July.

These concerns are:

1. The absence of specific reference in the white paper to deregulation of costs. We will come back to this, Mr. Chairman. We believe this to be extremely important. The legislation deals with deregulation of revenues, but it does not deal as extensively as we would like it to with deregulation of costs, and we submit that you cannot have the one without the other.
2. The need for equal regulatory treatment of all modes.
3. The fears raised by private sector carriers and some shippers that Crown corporations may use their alleged access to public funding to engage in predatory pricing. That last concern hurts, and we will get involved in this one in more detail.

First, on the question of cost regulation, *Freedom to Move* proposes greater intermodal and intramodal competition as a means of reducing the price shippers pay to have their goods

# [Traduction]

Over the years, the technological and financial capacity of both Canadian National and Canadian Pacific to transport the products of Canadian industry efficiently has contributed in no small measure to the prosperity we enjoy today. However, as the white paper rightly points out, that prosperity is threatened by an increasingly competitive world marketplace. Obviously, Canada's transportation system must remain efficient, must continue to support the ability of Canadian shippers to retain and expand their share of international markets.

Therefore, one of the basic objectives of national transport policy must be to promote the development of efficient transport at the lowest possible cost. The policy proposal you are examining embodies that ideal.

For all these reasons, we believe "Freedom to Move" represents an idea whose time has come.

Je dois cependant ajouter à cet appui quelques avertissements. Peut-être l'expression « quelques avertissements » ne reflète pas exactement ce que nous aimerions vous dire. L'expression a peut-être été mal choisie car ce sont plus que des avertissements. Il s'agit même dans certains cas de réserves considérables.

Monsieur le président, nous avons cru comprendre que vous vouliez une expression franche de nos réactions aux modifications législatives proposées. Nous convenons qu'il faut agir dans le meilleur intérêt du Canada et croyons, par conséquent, que vous vous attendez à ce que nous ne ménagions pas nos mots. C'est précisément ce que nous avons l'intention de faire.

Je n'ai pas l'intention d'exposer ici en détail nos observations sur certains éléments particuliers du Livre blanc; la réaction du CN a été communiquée au ministre et vous en avez la copie, et j'imagine que nos discussions toucheront les points que nous avons soulevés. Je tiens cependant à soulever quelques aspects du Livre blanc qui nous inquiètent, ainsi que les commentaires faits depuis sa publication en juillet.

Ces inquiétudes sont:

1. Le Livre blanc ne fait aucune allusion à la déréglementation des coûts. Nous reviendrons sur cette question, monsieur le président. Pour nous, c'est un aspect extrêmement important. Le projet de loi parle de déréglementer les revenus, mais pas suffisamment, à notre avis, de déréglementer les coûts; nous estimons que l'un ne peut aller sans l'autre.
2. Tous les modes de transport doivent être égaux devant le règlement.
3. Les transporteurs du secteur privé et certains expéditeurs redoutent que des sociétés d'État utilisent leur prétendu accès à des fonds publics pour s'engager dans une tarification prédatrice. Cette préoccupation est particulièrement douloureuse, et nous reviendrons sur cette question plus en détail.

D'abord, la question de la réglementation des coûts. *Aller sans entraves* propose une plus grande concurrence intermodale et intramodale comme moyen de réduire le prix que

## [Text]

transported. However, deregulation of pricing must be accompanied by relaxation of rules governing the costs of doing business if carriers are to remain efficient and viable. Under existing regulation the railway industry is probably more shackled in this regard than are any other transportation modes. We do not have the freedom to enter or withdraw from markets in response to changing demand, or without often protracted procedures before the regulatory agency. We face obstacles in introducing major advances in railway technology—measures that would enhance productivity by reducing operating costs while upgrading service to shippers.

We are bound by a complex system of regulation in such key areas as the operation of light density branch lines. We must absorb the cost of building and maintaining our own infrastructure, unlike other modes which use facilities provided at public expense. These added costs to us from our infrastructure are unbelievably expensive.

I trust that in your deliberations on *Freedom to Move* you will take these special constraints into account and recognize the need for relaxation of regulations that make it difficult for us to control our costs.

If Canada's railways cannot maintain their financial viability, can no longer have the means to invest in the railway infrastructure the nation will need in the future, then the very purpose of the current initiative will be sabotaged.

I would like to underline this matter, Mr. Chairman, members of the committee. This is a major preoccupation for us. It is extremely serious. We urge you—indeed, we plead with you—to give this careful consideration. It is not easy. It will not be easy for you to come to grips with this, but it is the price to pay for effective legislation. In the brief you have in front of you, we look at this in more detail—specifically on pages 7 and 8.

My second point this morning has to do with regulatory equity among modes—an objective which *Freedom to Move* states but does not deal with in depth. Over the years a striking lack of balance has developed between the various modes. This imbalance is such that deregulation in almost every case bears most heavily on the rail mode—the mode, as I have already mentioned, that pays a far larger share of the cost of its infrastructure than any other mode. We feel strongly that basically similar regulatory treatment of railways, trucking companies, airlines, shipping and pipeline firms is an essential ingredient in the creation of a healthy transport sector in which each mode plays the role for which it is best suited.

To this end we would suggest that through the Council of Transport Ministers the scope of a new regulatory agency should cover all modes—whether they be regulated federally or provincially. Further, we would suggest that the agency be directed to ensure that over a certain period of time each mode assume a fair proportion of the costs of facilities provided to it by public expense.

## [Translation]

paient les expéditeurs pour acheminer leurs marchandises. La déréglementation des tarifs doit cependant s'accompagner d'un adoucissement des règles sur les dépenses d'exploitation, si l'on veut que les transporteurs demeurent efficaces et rentables. La réglementation actuelle nuit probablement du secteur ferroviaire plus qu'à tout autre mode de transport. Nous ne jouissons pas de la liberté de pénétrer sur le marché ou de nous en retirer, par suite de l'évolution des besoins, du moins non sans de longues procédures auprès des autorités compétentes. Nous faisons face à des obstacles lorsque nous adoptons de nouvelles technologies qui accroîtraient notre productivité en réduisant les coûts d'exploitation, tout en améliorant nos services aux expéditeurs.

Nous sommes prisonniers d'un système complexe de règles dans les secteurs vitaux tels l'exploitation de lignes secondaires à faible densité. Nous devons absorber le coût de construction et d'entretien de notre propre infrastructure, ce qui n'est pas le cas d'autres modes qui utilisent des installations financées par l'État. Ces coûts supplémentaires de notre infrastructure sont incroyablement élevés.

Je suis certain que lors de vos délibérations sur le document *Aller sans entraves*, vous tiendrez compte de ces contraintes et vous reconnaîtrez la nécessité d'assouplir les règles qui entravent le contrôle de nos coûts.

Si les Chemins de fer canadiens ne peuvent maintenir leur viabilité financière, s'ils n'ont plus les moyens d'investir dans l'infrastructure ferroviaire dont la nation aura besoin dans l'avenir, cela sabotera l'objectif même de l'initiative en cours.

Monsieur le président, mesdames et messieurs, j'aimerais insister tout particulièrement sur cette question. Pour nous, c'est une grande préoccupation. C'est extrêmement grave. Nous vous pressons, nous vous supplions même, d'étudier cela très attentivement. Ce n'est pas facile; vous ne trouverez pas de solution facile, mais c'est le prix inéluctable d'une législation efficace. Dans le mémoire que vous avez sous les yeux, nous revenons sur cette question avec plus de détails, en particulier aux pages 7 et 8.

Le deuxième point que je veux porter à votre attention est l'équité à l'endroit des divers modes de transport, un objectif qu'*Aller sans entraves* mentionne sans l'approfondir. Un sérieux manque d'équilibre s'est manifesté au cours des ans entre les divers modes de transport. Le déséquilibre est tel que la réglementation, dans presque tous les cas, pèse plus lourd sur le mode ferroviaire, celui qui paie la part la plus élevée des coûts de son infrastructure. Nous croyons fermement que le règlement doit traiter de la même façon les chemins de fer, les entreprises de camionnage, les lignes aériennes, le transport maritime et par pipeline, et c'est là un élément essentiel à la création d'un réseau de transports sain dans lequel chaque mode joue le rôle qui lui sied le mieux.

À cette fin, nous suggérons que, par l'entremise du conseil des ministres des Transports, la nouvelle agence réglementaire acquiert un droit de regard sur tous les modes de transport, qu'ils soient de juridiction fédérale ou provinciale. On devrait de plus charger cette agence de faire payer progressivement à chacun des modes une proportion plus équitable des coûts des installations qui lui sont fournies à même les deniers publics.



[Texte]

• 0950

[Traduction]

Now a few words about the role of Crown corporations under the new regime. It has been said that deregulation of pricing—confidential contracts, in the railways' case—could give publicly owned carriers the upper hand, because they do not have to worry about bottom-line performance, cannot go bankrupt, and enjoy a somewhat privileged position with government funding.

Mr. Chairman, this one really hurts, as I said, because that is about 180 degrees away from the true state of Crown corporations at this time. We do not have appropriations from government. We can indeed have major financial problems, as we do at this moment. We do not depend on government hand-outs or government equity. These fears are quite unfounded; and as I said, indeed, raising them does a disservice to the many commercial Crown corporations which provide efficient service in direct competition with private-sector counterparts.

Under current legislation, our worthy competitor, CP Rail, is equally eligible for government compensation in performing uneconomic services, most notably the Crow benefit and maintenance of uneconomic branch lines. But as a private-sector company, CP is not expected to play a public policy role in other areas not covered by the NTA or the Railway Act and therefore not open to public funding. This gives Canadian Pacific more freedom than Canadian National to tailor its structure and services to actual market demand. Furthermore, Canadian Pacific is free to raise equity capital, while Canadian National must depend on earnings, borrowings, and internal cost restraint to generate the enormous amount of capital we need to maintain and upgrade our vast railway plant.

Le Livre blanc fait état—et le ministre des Transports a souligné ce point—des sociétés de la Couronne dont on attend qu'elles se comportent d'une façon commerciale, qu'elles aient le sens des affaires. Le ministre a ajouté que nous ne pouvons compter sur une nouvelle contribution du gouvernement à notre capital. Voilà qui est succinct, clair et précis.

Au-delà de ceci, nous sommes heureux que le ministre ait reconnu la situation désavantageuse des sociétés de la Couronne dans leur rôle d'outil de mise en place de lignes de conduite qui doivent respecter les objectifs du développement régional et absorber les coûts de certains engagements sociaux. Il est reconnu que si nous voulons une concurrence saine, nous ne devons imposer de handicap à aucun des participants.

Bien que nous soyons d'accord avec le Livre blanc lorsqu'il décrit le transport comme une industrie de service, dont l'objectif principal est d'aider les expéditeurs canadiens à faire face aux exigences de la concurrence de l'avenir, nous croyons que l'intégrité et la viabilité financières des transporteurs, privés ou propriété de la Couronne, sont les moyens essentiels d'atteindre cet objectif.

Quelques mots maintenant du rôle des sociétés de la Couronne sous le nouveau régime. On a dit que la déréglementation de la tarification—les ententes confidentielles dans le cas des chemins de fer—pourraient indûment avantager les transporteurs publics qui n'ont pas à s'inquiéter de leur rendement net, ne peuvent pas faire faillite et jouissent d'une situation privilégiée lorsqu'il s'agit d'obtenir un financement de l'État.

Voilà, monsieur le président, qui nous touche au vif. En effet, cette observation est diamétralement opposée à la position véritable des sociétés de la Couronne à l'heure actuelle. Nous n'avons pas de fonds de l'État; il nous arrive d'avoir de gros problèmes financiers, c'est d'ailleurs le cas en ce moment. Nous ne dépendons ni des aumônes ni du financement gouvernemental. Ces craintes sont sans fondement; le seul fait de brandir ces épouvantails sert très mal les nombreuses sociétés d'État qui assurent un service efficace et soutiennent directement la concurrence du secteur privé.

En vertu de la loi actuelle, notre éminent concurrent, le CP, peut lui aussi obtenir une indemnisation gouvernementale lorsqu'il fournit des services non rentables—en particulier celle dite du Nid-de-Corbeau et celles accordées pour le maintien de lignes secondaires non rentables. Mais à titre de compagnie privée, le CP n'a pas à suivre une politique dictée par l'État dans d'autres secteurs qui ne relèvent pas de la Loi nationale sur les transports ou de la Loi sur les chemins de fer et qui, par conséquent, n'a pas droit au financement de l'État. Cela donne au CP plus de liberté qu'au CN pour la mise en place d'une structure et de services compte tenu du marché actuel. De plus, le Canadien Pacifique est libre de lever du capital-actions tandis que le CN doit se contenter de ses bénéfices, de ses emprunts et de la compression des dépenses internes pour trouver les sommes énormes nécessaires au maintien et à l'amélioration de ses vastes installations ferroviaires.

The white paper states, and the Minister of Transport has emphasized, that Crown corporations will be expected to act in a commercial, business like way. The Minister has stated unequivocally that we cannot expect any new infusion of government equity. These assurances should, in themselves, lay this red herring to rest.

Beyond that, we are gratified that the Minister has indicated his awareness of the disadvantage Crown corporations face in being perceived a policy instruments—constraints such as having to comply with regional development objectives and to absorb the cost of certain social obligations. He has recognized that if we want healthy competition, we must not impose a handicap on any of the players.

While we agree with the white paper that transportation is ultimately a service industry with fundamental objective "to assist Canadian shippers in meeting the competitive demands of the future", we believe the financial integrity and viability of carriers, whether privately or Crown owned, is a necessary means to achieve that end.

## [Text]

One need only examine the records of state-owned carriers in other western nations to realize that when railways are operated as public utilities, without due regard for the level of expenditures that may entail, the deficits quickly become insupportable. For corporations, as for governments and individuals, curtailing deficits is a question of basic survival.

I reiterate that Canadian National is generally pleased with and supportive of the principles set forth in *Freedom to Move*. We are willing and prepared to move forward into the more competitive environment it proposes. But again I stress that the new regime must allow for a workable balance between the needs of the users and the needs of the providers of transportation services. Only if this balance is achieved can the objective of an efficient, responsive, and productive transportation system be fully attained.

Before our discussion begins, I would like to draw your attention to two other matters I expect will come up during these discussions. The first one has to do with the mechanism for resolution of disputes between shippers and carriers. We are willing to exchange ideas with you today on that point, and would enjoy doing so. We would also be prepared to develop a detailed, considered opinion on the matter and forward it to you or discuss it with your technical staff, if you think that would be of value. On pages 5 and 6 of our brief, we have given a somewhat more detailed account.

• 0955

Secondly, there has been concern voiced by some shippers, especially smaller ones, about the advantage they see accruing to their competitors in the marketplace, if the railways are given the freedom to establish confidential rates. One safeguard already suggested is retention by the railways of their common carrier status. No doubt other reasonable solutions may be proposed.

In any case, we look forward to discussing this issue with you. Again, we would be willing to formulate a considered opinion for you, which you could review at a later date.

Thank you, Mr. Chairman; we are ready for your questions and comments.

**The Chairman:** Thank you, Dr. LeClair. Certainly, your brief opens up many areas of questions. In addition, members have suggested questions which meet a lot of the points that Dr. LeClair made. Their questions, along with the ones you have posed yourself, can keep us here certainly for the duration of the time slot we have this morning, which is until 11 a.m. Then we have another large corporation, Air Canada. Today Crown corporation day, more or less.

It may be, Dr. LeClair, as this questioning continues, that we will have to have you back, perhaps with the staff to help work in a couple of things you mentioned. I certainly think it would be a good idea to save you coming back. Perhaps towards the end of this hearing, as we get closer to December 13, after we have gone across the country with consultation, we

## [Translation]

On n'a qu'à étudier le dossier des transporteurs de l'État dans d'autres pays occidentaux pour comprendre que lorsque les chemins de fer sont exploités à titre de services publics, indépendamment de ce que cela coûtera, leurs déficits deviennent vite astronomiques. Et pour les entreprises, tout comme pour les gouvernements et les particuliers, l'élimination des déficits est aujourd'hui une question de survie.

Je répète que, de façon générale, le CN est satisfait des principes énoncés dans *Aller sans entraves*, et qu'il les appuie. Nous sommes disposés à aller de l'avant dans cet environnement plus concurrentiel qu'il propose. Mais je souligne une fois de plus qu'un nouveau régime doit prévoir un équilibre pratique entre les besoins des usagers et les pouvoirs des transporteurs. L'objectif d'un «réseau de transport efficace et productif» ne pourra être pleinement atteint que si cet équilibre est lui aussi maintenu.

Avant de commencer la discussion, j'aimerais attirer votre attention sur deux autres questions dont nous serons certainement appelés à parler. Dans le premier cas, il s'agit de la procédure de règlement des litiges entre expéditeurs et transporteurs. Si vous le désirez, nous serons très heureux d'échanger des idées à ce sujet avec vous ce soir. Nous sommes prêts également à approfondir la question et à vous présenter notre position par écrit ou à en discuter avec vos experts, si cela vous semble utile. Vous trouverez plus de détails là-dessus aux pages 5 et 6 de notre mémoire.

Deuxièmement, certains expéditeurs, spécialement les plus petits, se sont dits préoccupés par les avantages que procurerait à leurs concurrents l'établissement de tarifs confidentiels par les chemins de fer. On a déjà proposé comme garantie que les chemins de fer gardent leur statut de transporteurs publics. D'autres solutions raisonnables seront sans doute proposées.

Quoi qu'il en soit, nous avons hâte d'en discuter avec vous. Et, si vous le voulez, nous sommes prêts à vous expliquer notre position dans un document que vous pourriez examiner plus tard.

Merci, monsieur le président; nous sommes prêts à recevoir vos questions et vos commentaires.

**Le président:** Merci monsieur LeClair. Votre mémoire soulève certainement de nombreuses questions. De plus, les députés ont préparé une série de questions qui rejoignent de nombreux points que vous avez abordés. Avec les questions des députés, et celles que vous avez soulevées, je suis sûr que nous avons de quoi discuter pendant toute la réunion de ce matin qui doit se terminer à 11 heures. Ensuite, nous devons entendre une autre grande société, Air Canada. Aujourd'hui, c'est vraiment la journée des sociétés de la Couronne.

Suivant les discussions, il se peut, monsieur LeClair, que nous vous invitions de nouveau, peut-être même avec le personnel, pour tenter d'appliquer certaines mesures que vous avez proposées. Je pense que ce serait une bonne idée de vous réserver une place pour plus tard. Vers la fin des présentes audiences, autour du 13 décembre, une fois terminées nos

[Texte]

just may have to get you back because you are a rather large player in this whole thing and are going to be very directly affected.

Now before the questions, and I have noted the . . .

**Dr. LeClair:** Could I make just one comment with your permission, Mr. Chairman? If you have 27 questions and some of them you are not able to cover today, we would gladly, if you want, try to answer them in writing before our next meeting. This might help the committee to move around.

**The Chairman:** I think it is a good idea. I am just talking off the top of my head but, quite frankly, you will see how open we are going to be in a minute, when I ask the committee to do something. But I think it would be an excellent idea. We have all been on committees before. We are going to try to run this committee as quickly and efficiently with full disclosure and with as much information as possible. I think this type of procedure would help us all and perhaps even avoid your coming back. But it would certainly expedite another appearance. In any event, I think your experts working with our technical staff on some of those very important, detailed matters, such as the agents fee, the dispute-solving mechanism, and some of those things, can be an ongoing thing.

Colleagues, I will open up questioning first to the opposition, then to Mr. Benjamin and then to the government members. After the lead speakers for each—and I will be very loose on this initially because of the importance of the subject—I hope the questions will come quickly from many members on *Freedom to Move*. I hope there will be many because there is so much here.

Before we start questions, I am going to ask the indulgence of the members of the committee to consider the steering committee report of yesterday's meeting, which went on for nearly three hours. I am going to go quickly. Usually you get this just as I ask you to approve it, and you got it about five minutes ago.

Under our new rules, there is part of the document which we have to approve and have go before the Commissioners of Internal Economy. This is the only reason. I am not going to get involved in figures because I do not know if the committee approves what you have in front of you or whether the Commissioners of Internal Economy approves it. I will assure members and the public that the generality of the figures involved in this will become public knowledge in time, once they are approved.

So looking at the steering committee report, and then coming to Dr. LeClair, I would like the committee to approve the workload of the committee. The first matter is that we are to be sitting, as witnesses pile up, Monday nights, Tuesdays, Wednesday afternoons if necessary, Thursdays, keeping Friday open, except for tomorrow. Through the co-operation of the

[Traduction]

consultations à travers le pays, nous voudrions peut-être vous réinviter, car vous êtes un intervenant plutôt important dans ce processus qui sera touché directement par les mesures adoptées.

Maintenant, avant de passer aux questions, et j'ai noté . . .

**M. LeClair:** Permettez-moi un commentaire, s'il vous plaît, monsieur le président. Si vous avez 27 questions et qu'on ne peut répondre à toutes aujourd'hui, nous nous ferons un plaisir de vous remettre les réponses par écrit avant notre prochaine réunion. Cela vous serait sans doute utile.

**Le président:** Je pense que c'est une bonne idée. Je dis cela sans trop y avoir réfléchi, mais vous verrez à quel point le Comité est ouvert dans un instant lorsque je lui demanderai de faire quelque chose. Mais je pense que ce serait quand même une excellente idée. Nous avons tous travaillé au sein de comités auparavant. Nous chercherons à avancer rapidement et efficacement, et à obtenir le plus d'informations possible. Je pense que la procédure que vous avez proposée nous aiderait tous et nous éviterait peut-être même de vous faire revenir. De toute façon, cela accélérerait le déroulement de la prochaine réunion avec vous. Quoi qu'il en soit, je pense que la collaboration entre vos experts et notre personnel technique sur certaines questions très importantes et complexes, telles les droits des agents, les mécanismes de règlement de conflits, entre autres choses, doit continuer.

Mes chers collègues, j'amorce la période des questions en cédant la parole à l'opposition officielle puis à M. Benjamin et aux députés de la majorité. Après les premiers intervenants de chaque parti—et je serai très indulgent au début, compte tenu de l'importance du sujet—j'espère que les députés auront de nombreuses questions sur le document *Aller sans entraves*. J'espère que les questions seront nombreuses, parce qu'il y a beaucoup de matière là-dedans.

Avant de passer aux questions, je vais demander l'indulgence des membres du Comité pour que nous examinions le rapport du Comité directeur suite à la réunion d'hier qui a duré près de trois heures. Je vais passer rapidement. D'habitude, vous recevez le rapport au moment même où je vous demande de l'approuver; cette fois-ci, vous l'avez reçu cinq minutes d'avance.

Conformément aux nouveaux règlements, nous devons approuver une partie du document et soumettre cela aux commissaires de la régie interne. C'est la seule raison pour laquelle je vous demande de faire cela tout de suite. Je ne m'attarderai pas sur les chiffres, parce que je ne sais pas s'ils seront approuvés par le Comité ou par les commissaires de la régie interne. Je tiens à assurer les membres du Comité et la population en général que les chiffres seront rendus publics une fois qu'ils auront été approuvés.

Avant de revenir à M. LeClair, j'aimerais que le Comité approuve son calendrier de travail tel qu'il a été établi par le Comité directeur. Pour commencer, étant donné le nombre grandissant de témoins que nous aurons à entendre, nous siégerons les lundis soir, les mardis, les mercredis après-midi s'il le faut, les jeudis, et les vendredis restent ouverts sauf pour



[Text]

witness, who has put off appearing, we are going to be sitting tomorrow at 9.30 a.m.

So the first item of business to approve in the steering committee report is the time for the work of this committee.

[See *Minutes of Proceedings*]

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, I think most of us have read it and, I would hope, agree with it. Would you entertain a motion to accept the whole of the steering committee report without debate?

**The Chairman:** I would.

• 1000

As I said, it was one of the most productive steering committee meetings I have ever been exposed to in my years as a member of the Transport committee. It even got the budgets and all that, and that will become public. I was not going to get into the budgets, because I do not know if internal economy is going to approve what you have approved. But I think that would expedite it.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, in our discussions earlier and in some discussions I have had, it is understood that since on the white paper itself we are only going to Vancouver, Winnipeg, and Halifax, in addition to Ottawa, there will be an outcry from Alberta and Saskatchewan and Quebec and the Atlantic provinces.

**An hon. member:** And northwestern Ontario.

**Mr. Benjamin:** And northern Ontario and the Territories. So it is understood that as and when we get first reading of a new National Transportation Act, before we go into second reading debate on the legislation the bill will be referred to the committee so we can hold further hearings on the legislation before we proceed any further.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, I want the steering committee report approved now. You have raised a very large question. We are confronted with the rules. Who is going to get the bills? Under our present rules, as you well know, this goes to a legislative committee. I hope we do not get bogged down in that discussion. This is the workload between now and December 13, when we are going to produce a report. As we know from our discussions how substantive that report is if we are swamped and if it is only an interim report so that the committee gets further authorization to continue, because our reference ceases on December 13, that would certainly meet your point. In any event, there are going to be bills that are going to go before some committee. I cannot guarantee they are going before this committee; I wish they were, but we are under a new procedure.

**Mr. Benjamin:** I will raise that with the Minister tonight.

**The Chairman:** The Minister is here tonight at 7 o'clock, so raise all these questions, raise why we are not going across the country and he will say the same thing I am going to say. But that December 13 reference is a real bug-a-boo. Yes, Mr. Tobin.

[Translation]

demain. Grâce à la collaboration du témoin, nous siégerons demain à 9h30.

La première chose que nous devons approuver donc, c'est l'horaire de travail du Comité.

[Voir le procès-verbal]

**M. Ellis:** Monsieur le président, je pense que la plupart d'entre nous avons lu le rapport et que nous l'approuvons. Accepteriez-vous une motion portant sur l'adoption sans discussion de l'ensemble du rapport du Comité directeur?

**Le président:** Oui.

Comme je l'ai dit, cette réunion a été l'une des plus productives qu'il m'a été donné de voir depuis toutes les années que je suis membre du Comité des transports. Nous nous sommes même entendus sur les budgets, lesquels seront rendus publics plus tard. Je n'entendais pas m'attarder sur les budgets, parce que je ne sais pas si la Commission de la régie interne acceptera ce que vous avez approuvé. Mais votre proposition nous permettrait d'aller plus vite.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, comme nous en avons déjà discuté entre nous, et d'après les conversations que j'ai eues de mon côté, il est évident que puisque le Comité ne tiendra des audiences qu'à Vancouver, Winnipeg, et Halifax, en plus d'Ottawa, il y aura des protestations de la part de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Québec et des provinces de l'Atlantique.

**Une voix:** Et du nord-ouest de l'Ontario.

**M. Benjamin:** Et du nord de l'Ontario et des territoires. Il est donc entendu que si jamais une nouvelle loi nationale sur les transports est déposée à la Chambre, avant que nous en débattions au stade de la deuxième lecture, le projet de loi sera référé au Comité pour que nous puissions tenir d'autres audiences avant d'aller plus loin.

**Le président:** Monsieur Benjamin, je voudrais que nous adoptions le rapport du Comité directeur. Vous venez de soulever une question très vaste. Nous devons nous conformer au règlement. Vous savez bien qu'aux termes du règlement en vigueur, les projets de loi sont référés au Comité législatif. J'espère que nous ne nous enliserons pas dans cette discussion. Nous devons approuver notre calendrier de travail d'ici au 13 décembre, date à laquelle nous devons présenter un rapport. Si jamais nous étions débordés de travail et obligés de rédiger un rapport provisoire seulement, le Comité obtiendrait une prolongation de son mandat au-delà de l'échéance du 13 décembre, et je suis sûr que cela vous rassure. De toute façon, il y aura des projets de loi qui seront référés à des comités. Je ne peux pas vous dire qu'ils seront confiés à notre Comité; j'aimerais bien, mais le règlement a changé.

**M. Benjamin:** J'en parlerai au ministre ce soir.

**Le président:** Le ministre sera là ce soir à 19 heures, vous pourrez lui poser toutes vos questions; vous pourrez lui demander pourquoi nous ne voyageons pas à travers le pays, et il va vous répondre la même chose que moi. Mais l'échéance du 13 décembre est un véritable problème. Oui, monsieur Tobin.

## [Texte]

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, this is just to second the motion by Mr. Ellis that we approve the report in total. If we start going through it bit by bit we will be here a long time.

Secondly, and also to lend my voice to what Mr. Benjamin has said, we approve this with the understanding—I am sure all of us as members, no matter where we sit—that we may receive substantial requests that we hear from additional people and we may have to go back and ask for additional time. In the meantime, I move that we get on and get through with this report and . . .

**The Chairman:** The report has everything in it, even the research assistants for the opposition parties to travel with the other research assistants.

Motion agreed to

**The Chairman:** Thanks very much. We are now open for questions. Mr. Ouellet, since you just came in I am going to call upon Mr. Tobin, Mr. Benjamin, and then the first one I have on the government side who has indicated an interest is Mr. Ellis. So would you please commence?

**Mr. Tobin:** Thank you very much, Mr. Chairman. I would like to thank Dr. LeClair for his submission to us this morning, and thank him as well for providing it to us in English and French; it is most helpful in our deliberations and in our examination with our research people and members of caucus.

Dr. LeClair, one of the difficulties that is going to quickly become apparent with the *Freedom to Move* paper is the need to make the Canadian transportation industry and all modes more efficient, more cost-competitive, allow our shippers—people who access that mode, in particular to export markets—to do a better job, and to try to square that desire with the position outlined by the premiers at the premiers' conference in St. John's that there be a clear statement in any new legislation that is brought forward recognizing the importance of transportation as a primary tool of regional economic development.

It seems to me there is an inherent conflict when one examines the premiers' statement and the basic thrust of *Freedom to Move*. One understands from statements that have been made by the Minister of Transport that he intends to try to deal with that dilemma when legislation is forthcoming by providing certain assurances in a number of areas—on the air side, rail side, etc., to rural areas, to the regions. We do not yet know what those assurances are going to be.

When I look at your presentation, and in particular when I see your comments with respect to expense deregulation, you make the point that unless there is some ability for you to cut costs you are going to have difficulties. When I look at the strong emphasis you place on expense deregulation, as a Member of Parliament from Atlantic Canada, my mind immediately thinks about the current debate that is going on in Newfoundland about whether or not there ought to be a railway at all. I think it is well known that the Minister of Transport, Mr. Don Mazankowski, and Newfoundland Trans-

## [Traduction]

**M. Tobin:** Monsieur le président, je veux simplement appuyer la motion de M. Ellis proposant que nous adoptions le rapport dans sa totalité. Si nous commençons à en discuter point par point, nous serons là longtemps.

Deuxièmement, et pour faire écho à ce que M. Benjamin vient de dire, nous approuvons le rapport en sachant que—je suis sûr que c'est vrai de tous les membres, peu importe leur parti—nous recevrons probablement de nombreuses demandes de la part de témoins qui demanderont à comparaître, et que nous devons peut-être demander une prolongation de notre mandat. Entre-temps, je propose que nous nous mettions au travail et que nous adoptions ce rapport . . .

**Le président:** Le rapport prévoit tout; même que les documentalistes attachés aux partis de l'opposition puissent voyager avec les autres.

La motion est adoptée

**Le président:** Merci beaucoup. Nous amorçons la période des questions. Monsieur Ouellet, comme vous venez juste d'arriver, j'accorderai la parole à MM. Tobin et Benjamin, puis au premier député de la majorité qui a demandé à intervenir, M. Ellis. Commencez, je vous prie.

**M. Tobin:** Merci beaucoup, monsieur le président. Je remercie M. LeClair pour sa déclaration et pour nous l'avoir fournie en anglais et en français, car cela nous aide dans nos délibérations et dans nos travaux avec les documentalistes et les membres de notre caucus.

Monsieur LeClair, l'un des problèmes qui deviendra vite apparent dans l'étude du document *Aller sans entraves* est le besoin d'accroître l'efficacité et l'efficience du secteur canadien des transports, quels qu'en soient les modes, de permettre à nos expéditeurs—c'est-à-dire à ceux qui utilisent le transport, particulièrement pour les marchés d'exportation—de faire un meilleur travail, et de concilier ces objectifs avec la position énoncée par les premiers ministres à la Conférence de Saint-Jean (Terre-Neuve), suivant laquelle il faudrait préciser clairement, dans toute nouvelle loi en la matière, que les transports sont un outil primordial pour le développement économique régional.

J'ai l'impression que la déclaration des premiers ministres et l'objectif fondamental de *Aller sans entraves* ne sont pas compatibles. D'après les déclarations faites par le ministre des Transports, il semble qu'on cherchera à régler ces problèmes en prévoyant, dans la loi, un certain nombre de garanties sur le plan du transport aérien, ferroviaire, etc., en ce qui concerne les régions rurales et autres. Nous ne savons pas encore quelles seront ces garanties.

Quand j'examine votre déclaration, en particulier quand je vois vos commentaires concernant la déréglementation des coûts, vous dites qu'à moins de pouvoir réduire les coûts, vous aurez des difficultés. Quand je vois l'importance que vous accordez à la déréglementation des dépenses, en tant que député de la région Atlantique, je ne peux m'empêcher de penser immédiatement au débat qui a cours actuellement à Terre-Neuve sur le bien-fondé d'un service ferroviaire dans la province. Je pense que nous savons tous que le ministre des Transports, M. Don Mazankowski, le ministère des Transports

[Text]

portation are at this moment, I suppose in conjunction with yourself, the people in TerraTransport, having discussions about whether or not there is going to be a railway in Newfoundland at all—east of Truro, Nova Scotia, let us say.

• 1005

Having said that, I would like to hear from you, sir, in a bit more detail about what you mean by the requirement for your company and for railway companies in general to have some provision for expense deregulation in whatever legislation is forthcoming.

Secondly, how do you square this obvious dilemma between what the Premiers are saying about the necessity that transportation continue to be a vehicle of regional development, and at the same time that we reach some kind of new level of competitiveness and level of efficiencies that will be realized by the basic thrust of deregulation and *Freedom to Move*. I suggest, sir, that is going to be the nub of the debate we are going to hear in almost every region of Canada in the weeks ahead.

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, the hon. member has gone right to the core of the dilemma, as he expresses it. I cannot find anything to argue with in what he has said. I think he is dead on. I would submit though that perhaps, as you suggest, we should separate the deregulation of costs as it affects various modes and, in this particular instance, as it affects both railways. Then I would like to ask Mr. Lawless to elaborate on what we mean by deregulation of cost that affects both railways.

In terms of the responsibility for regional development, regional employment, that is perhaps much more significant and much more important to the Canadian National Railway as a Crown corporation than it would be, for example, to Canadian Pacific.

You mentioned air transport and many other instances where we are asked, as a tool of national interest, to do these things. I submit to you, Mr. Chairman, that this is, frankly, an overall generic decision that does not really belong to us to make. As a Crown corporation we will adopt a policy that our shareholder, as represented by the Ministry of Transport, directs us to do. There is no doubt that should we be asked to continue to provide in the name of public interest something that we agree with, a lot of services—you mentioned TerraTransport and quite a few others; Via Rail is one of them because we have 85% of Via's traffic on our own system, compared to 15% for CP. It puts us at a disadvantage. Unless there is a satisfactory resolution to this, we submit that it is going to be extremely difficult in a deregulated atmosphere for us to compete with Canadian Pacific. If we have to absorb those extra costs, if there are no provisions directly or indirectly either through equity investment or through direct subsidies for these additional costs, obviously our cost base is going to be much larger than that of Canadian Pacific and indeed larger than that of other competing modes. Under those circumstances, unless this is resolved we would have an extremely difficult time remaining viable.

[Translation]

de Terre-Neuve et probablement de concert avec vous-même, ainsi que les représentants de TerraTransport sont en train de discuter de l'opportunité d'un service ferroviaire à Terre-Neuve; disons à l'est de Truro, en Nouvelle-Écosse.

Ceci dit, j'aimerais que vous nous expliquiez un peu plus en détail ce que vous entendez lorsque vous dites que toute nouvelle loi devrait prévoir à l'intention de votre compagnie et des compagnies ferroviaires en général des dispositions concernant la déréglementation des dépenses.

Deuxièmement, comment conciliez-vous cette contradiction manifeste entre la déclaration des premiers ministres affirmant l'importance primordiale des transports comme mécanisme de développement régional, et l'objectif fondamental d'aller sans entrave, qui consiste à atteindre de nouveaux niveaux de concurrence et d'efficacité par la voie de la déréglementation. À mon avis, monsieur, cela sera au cœur des discussions que nous aurons dans presque toutes les régions du Canada dans les semaines à venir.

**M. LeClair:** Monsieur le président, l'honorable député est allé droit au cœur du problème. Je suis entièrement d'accord avec lui. Je pense que ses observations sont justes. Cependant, je pense que nous devrions faire la distinction, comme vous l'avez suggéré, entre les effets de la déréglementation sur les divers modes de transport et les effets sur les deux chemins de fer. Ensuite, je demanderai à M. Lawless d'expliquer plus en détail ce que nous entendons par déréglementation des coûts qui touche les deux compagnies ferroviaires.

Pour ce qui est de la responsabilité du développement régional, de l'emploi dans les régions, je pense que c'est peut-être une question plus importante pour le Canadien National qui est une société de la Couronne, que pour le Canadien Pacific, par exemple.

Vous avez parlé du rôle du transport aérien et d'autres modes de transport comme instrument d'intérêt national. Monsieur le président, à mon avis, il s'agit là d'une décision très générale qu'il ne nous appartient pas vraiment à nous de prendre. En tant que société de la Couronne, nous adopterons une politique que nous dictera notre actionnaire, représenté par le ministre des Transports. Il n'y a pas de doute que si l'on nous demande de continuer à fournir, au nom de l'intérêt public, des services que nous approuvons, vous avez parlé de TerraTransport, et il y en a d'autres, Via Rail, par exemple, qui représente 85 p. 100 de l'achalandage dans notre système, contre 15 p. 100 pour le CP. Cela n'est pas à notre avantage. À moins qu'on ne trouve une solution satisfaisante à ce problème, nous aurons énormément de difficultés à concurrencer le Canadien Pacific dans un marché déréglementé. Si nous n'avons pas de dispositions directes ou indirectes, soit par des placements en actions, soit par des subventions directes, pour absorber ces coûts additionnels, notre base de coûts sera beaucoup plus lourde que celle du Canadien Pacific, voire des autres modes de transport concurrents. Dans ces circonstances, à moins d'une solution satisfaisante, nous pourrions très difficilement demeurer rentable.



[Texte]

**Mr. Tobin:** Let me just tailor the question a little tighter. I would be pleased to hear the further comments your colleague would bring to this discussion.

In your document, on pages 7 and 8, where you outline in a bit more detail—the second document—what you mean by deregulated cost, you talk about the ability to enter and exit markets at will, basically, to improve, alter or discontinue service altogether and to establish, alter, surcharge or discontinue lines and route, etc.

• 1010

Now, both from the point of view of regional development and also from the point of view of people who may be captive shippers—take as an example the pulp and paper industry, largely located in rural parts of the country, in many cases some of which could be described as captive shippers—there is a great deal of concern about your ability that you are asking for to deregulate cost and to reflect, I would imagine that means as well your real cost versus the cost of having a mandatory requirement to provide a service in certain regions of the country. So there is not only the concern by premiers generally about having the service at all in low-density or low-volume areas, there is also the concern about how certain industries, i.e. pulp and paper and others, can remain competitive when their base is a rural part of this country and how that effects on the economy, how it will impact on the economy of those areas.

Just to carry it through, there has to be a solution, because I can tell you otherwise this exercise, as much as we all around this room say it is a wonderful thing . . .

**Mr. Benjamin:** No, we do not.

**Mr. Tobin:** —and we have got to go forward and be more efficient and more cost-effective, etc., and as much as it is great to hear the Minister say that Crown corporations ought to act in a businesslike manner, it is a wonderful theory, we have somehow got to assign these costs or else discontinue services.

The MacPherson report, way back when, identified certain areas where certain burdens were being carried by the carrier. I believe there was some suggestion that perhaps we ought to separate from the operation of CN Rail, for example, costs that you in a businesslike environment would not ordinarily carry and have a direct subsidy and call it what it is, a subsidy, paid separate from your operation.

What services do you now engage in that as a private carrier in a truly unfettered free enterprise, deregulated environment, you would discontinue? Could you give us some examples to emphasize your point that there is a real problem here?

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, I think Mr. Lawless has been waiting for this question for a long time.

**Mr. R.E. Lawless (President and Chief Operating Officer, Canadian National Railways):** Yes I have, Mr. Chairman. Mr.

[Traduction]

**M. Tobin:** Permettez-moi de vous poser une question un peu plus précise. Je serai heureux d'entendre les observations de votre collègue sur cette question.

Dans votre document, aux pages 7 et 8 où vous expliquez un peu plus en détail ce que vous entendez par déréglementation des coûts—il s'agit de votre second document—vous parlez de la possibilité de pénétrer des marchés et d'en sortir à volonté, d'améliorer, de changer ou de supprimer complètement un service, et d'établir, de changer ou de supprimer des trajets et des routes, ou d'imposer des surcharges . . .

Maintenant, tant du point de vue du développement régional que du point de vue des expéditeurs captifs—prenons l'exemple de l'industrie des pâtes et papiers, largement établie dans les régions rurales du pays, dans bien des cas, elle pourrait être qualifiée d'expéditeur captif—de ces deux points de vue-là, donc, on s'interroge énormément sur votre volonté de déréglementer les coûts et de refléter, et cela veut sans doute dire aussi vos coûts réels par rapport aux coûts de la prestation de services obligatoire dans certaines régions du pays. Il ne s'agit donc pas uniquement d'un problème de services dans les régions à faible population ou faible volume d'opérations, comme l'ont mentionné les premiers ministres; il s'agit aussi d'un problème pour certaines industries, à savoir les pâtes et papiers et d'autres, qui se demandent comment elles pourront demeurer concurrentielles, alors qu'elles sont établies dans les régions rurales du pays, et quels seront les effets de la nouvelle politique sur l'économie en général, et sur l'économie de ces régions en particulier.

Et j'insiste, il faut trouver une solution, à défaut de quoi, tout cet exercice, même si nous sommes tous d'accord pour dire qu'il est excellent . . .

**M. Benjamin:** Non, pas tous.

**M. Tobin:** . . . et même si nous disons qu'il faut accroître l'efficacité et l'efficacité du système, etc., et même s'il fait très bon d'entendre le ministre dire que les sociétés de la Couronne doivent être exploitées comme si elles étaient des entreprises privées, tout cela est beau en théorie, mais nous devons imputer ces coûts, sinon discontinuer les services.

Il y a longtemps, le rapport MacPherson identifiait des secteurs où certains coûts étaient imputés au transporteur. Je pense qu'on suggérerait à ce moment-là de séparer des opérations de CN Rail, par exemple, les coûts que l'on n'absorberait normalement pas dans l'entreprise privée, et de créer une subvention directe qu'on n'hésiterait pas à appeler comme telle, pour absorber ces coûts.

Si vous étiez un transporteur privé exploitant une entreprise absolument libre dans un milieu complètement déréglementé, quels services discontinueriez-vous? Pourriez-vous nous donner quelques exemples pour illustrer l'ampleur du problème?

**M. LeClair:** Monsieur le président, je pense que M. Lawless attend cette question depuis longtemps.

**M. R.E. Lawless (président et chef des opérations, Chemins de fer nationaux du Canada):** Oui, c'est vrai, monsieur le

*[Text]*

Tobin, as was suggested, you have gone right to the heart of the real problem that we as a national carrier will have in entering into a deregulated atmosphere, which is largely reduction in prices and our ability to continue to compete in that kind of environment. There can be many examples given to you, but let us pick up a few.

The kind of thing we are really talking about, and when you talk about entering or exiting markets we are really not talking about abandoning a market necessarily. I do not want to get into the whole terratransport problem, but let me give you an example of what I mean by that . . .

**Mr. Tobin:** I know there are other examples besides TerraTransport and I would not want you to be . . .

**Mr. Lawless:** I think it is a good example and one that bears at least some discussion.

Canadian National, for instance, if they were free to do what they wanted to do in this particular area, would want to continue to serve Newfoundland. We would not want to abandon the freight business that is available to us as a national carrier in and out of the province of Newfoundland. What we would want to do is have the freedom to organize a transportation system that would answer the first question, to be extremely efficient, and hopefully be able to answer the second question that you raise, being the primary means of economic development there. And it is not necessarily so that you need to continue to operate the railway. Now, we will just leave that there and let me back off into some other areas.

We are also talking about other areas in Canada where there are branch lines that are operating to very limited traffic sources.

**Mr. Tobin:** Such as?

**Mr. Lawless:** Well, there are thousands of miles of branch lines in Canada that serve one or two industries that the Canadian National and Canadian Pacific have applied for abandonment. Some of those hearings have been sitting there for two, three, and four years, and maybe longer, and, while we are not necessarily wanting to get out of that region, there is a better way to do that. If there was some kind of flexibility that would allow you to stop doing what you are doing the way you are doing it and introduce another mode . . .

• 1015

A branch line might be only 25 or 50 miles long. It might have two industries in it. We might have applied for abandonment or proved the economics of that line being deficit, and we are waiting for a hearing from the CTC to say "Abandon the line" or "Pay us a subsidy"—which is not at the cost level, incidentally.

**Mr. Tobin:** I just wonder if I could ask the witness to give us some examples because I think one of the difficulties we have been having in this whole discussion is that there has been a lot

*[Translation]*

président. Monsieur Tobin, comme on l'a déjà dit, vous êtes allé droit au cœur du problème auquel nous devons faire face, en tant que transporteur national, avec la venue de la déréglementation: c'est-à-dire, essentiellement, la réduction des prix et notre capacité de continuer à concurrencer dans ce genre d'environnement. Prenons quelques exemples parmi tous ceux que je pourrais vous donner.

Quand on parle de pénétrer sur des marchés ou d'en sortir, il n'est pas vraiment question d'abandonner nécessairement un marché. Je ne veux pas discuter du problème de TerraTransport, mais permettez-moi de vous donner un exemple pour illustrer ce que je veux dire . . .

**M. Tobin:** Je sais qu'il y a d'autres exemples à part TerraTransport, et je ne voudrais pas que vous . . .

**M. Lawless:** Je pense que c'est un bon exemple, et un exemple qui permet une certaine discussion en plus.

Si le Canadien National était libre de faire ce qu'il voulait dans cette région précise, il choisirait de continuer de desservir Terre-Neuve. Nous ne voudrions pas abandonner notre commerce de transport des marchandises à destination et en provenance de Terre-Neuve. En tant que transporteur national, nous voudrions avoir la liberté de mettre au point un système de transport qui répondrait à vos deux objectifs: le premier, celui de l'efficacité, le deuxième, celui du véhicule premier du développement économique dans la région. Et ce n'est pas nécessairement pour que vous continuiez à exploiter le chemin de fer. Laissons cet exemple de côté, et prenons-en d'autres.

Nous parlons aussi de régions canadiennes dotées d'embranchements qui desservent une clientèle très limitée.

**M. Tobin:** Comme?

**M. Lawless:** Il y a des milliers de milles d'embranchements, au Canada, au service d'une ou deux industries que le Canadien National et le Canadien Pacifique ont demandé d'abandonner. Certaines des audiences ont eu lieu il y a déjà deux, trois ou quatre ans, et peut-être même davantage, et bien que nous ne voulions pas nécessairement retirer nos services dans la région en question, il doit y avoir une meilleure façon de procéder. Il devrait y avoir suffisamment de souplesse pour permettre aux transporteurs d'abandonner un mode de transport pour en introduire un autre.

Prenons l'exemple d'un embranchement qui n'a que 25 ou 50 milles de longueur et qui alimente deux entreprises. Si nous demandons à la CCT le droit d'abandonner l'embranchement, ou si nous avons démontré que le tronçon en question n'est pas rentable, nous devons attendre que la commission nous donne le droit d'abandonner l'embranchement ou qu'elle exige le versement d'une subvention, qui ne tient pas compte des coûts, d'ailleurs.

**M. Tobin:** Je me demande si les témoins pourraient nous donner quelques exemples. En effet, un des problèmes qui s'est présenté au cours des échanges, c'est qu'on a beaucoup parlé

**[Texte]**

of theory but very little identification of specific areas and examples given so members generally understand, in a tangible way, what you mean when you talk about price deregulation, what you mean about branch, what you mean when you talk about branch-line abandonment. It is not a secret or anything; it is the subject of applications before the CTC. But I think some examples would be useful here as you continue your discussion.

**Mr. Lawless:** I would have to go back into the files to give you the specific branch lines we would want to abandon and/or set up a substitute service to serve. There are many of them. We could give this committee, Mr. Chairman, if you would like, a list of the kinds of things we are talking about, and it would be right across the country.

There are other branch lines, of course, that are protected under the Hall commission until the year 2000. I do not know whether this committee is going to deal with those kinds of things. They are grain dependent and we understand that situation. However, that is the kind of thing I am talking about.

Other cost problems are—and it is a very touchy subject—caboots. We have proven to ourselves, and we hope to be able to prove to the country and the Canadian Transport Commission, that we will be able to operate trains without caboots. We would like the opportunity to demonstrate that, but we have been waiting 14 months for the CTC to allow us even to test it so the decision can be made whether it can be operated or not. Recently we had that authority and we have been moving ahead on that basis.

It is those kinds of cost problems that we feel as railways we must address if indeed we are going to see prices change and our revenue levels change.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman.

**The Chairman:** We are being very flexible. If it is on the same subject just to elucidate another little point, okay. Then I am going to switch to Mr. Benjamin.

**Mr. Tobin:** No, on the same subject, Mr. Chairman.

I want first of all to thank the witnesses for . . .

**The Chairman:** I thought you were going to ask, Mr. Tobin, how much it costs the CN to appear before parliamentary committees and different governmental boards.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, the price of knowing what CN is up to is infinitely worth paying.

Having said that, however, let me ask the gentlemen if they could tell us this. Assuming that the plea you have made here represents the nub of the problem—and I suggest it is a very large problem and will be very interested in hearing what the Minister is going to say—but that your plea is not met, what is the prognosis for CN? You are going to go into a deregulated

**[Traduction]**

de théorie, mais très peu de pratique. C'est pourquoi quelques exemples aideraient les membres du Comité à comprendre réellement ce que vous entendez par déréglementation des prix, embranchement et abandon des embranchements. Ces renseignements ne sont pas confidentiels, car ils font partie d'une demande présentée devant la CCT. Pour élucider vos propos, je crois donc qu'il serait bon de fournir quelques exemples.

**M. Lawless:** Pour être en mesure de vous donner une liste des nombreux embranchements que nous souhaitons abandonner, et dans certains cas remplacer par un autre service, il faudrait que je consulte nos dossiers. Monsieur le président, si le Comité le désire, nous pourrions vous fournir une liste des embranchements d'un bout à l'autre du pays que nous voulons abandonner.

Bien entendu, il existe d'autres embranchements protégés en vertu des recommandations de la Commission Hall, et ce, jusqu'à l'an 2000. Je ne sais pas si le Comité va se pencher sur cette question. Ces embranchements sont tributaires du transport des grains, et nous sommes au fait de leur situation particulière.

Un autre problème—fort épineux celui-ci—au chapitre des coûts est celui des wagons de queue. Nous avons démontré à notre satisfaction, ainsi qu'à la satisfaction des Canadiens et de la Commission canadienne des transports, du moins nous l'espérons, qu'il est possible d'exploiter des trains sans wagon de queue. Nous voulons qu'on nous donne l'occasion de démontrer que c'est possible, mais nous attendons depuis 14 mois déjà pour obtenir la permission de la CCT de procéder aux essais qui nous permettront par la suite de prendre une décision. Récemment, cette permission a été accordée, et nous y avons donné suite.

Ce sont quelques exemples des problèmes rattachés aux coûts que les Chemins de fer nationaux doivent régler si nous voulons avoir un tarif modifié et accroître nos recettes.

**M. Tobin:** Monsieur le président.

**Le président:** Nous sommes en train d'assouplir les règles. Très bien, allez-y, à condition qu'il s'agisse d'un éclaircissement sur cette même question. Après, il faudra céder la parole à M. Benjamin.

**M. Tobin:** C'est toujours sur le même sujet, monsieur le président.

Tout d'abord, je voudrais remercier les témoins d'avoir . . .

**Le président:** Monsieur Tobin, je croyais que vous alliez demander aux représentants des Chemins de fer nationaux combien il leur coûtait de comparaître devant les comités parlementaires et différentes commissions gouvernementales.

**M. Tobin:** Monsieur le président, le point de vue des représentants du CN n'a pas de prix.

Messieurs, à supposer que la prière que vous avez formulée aujourd'hui représente le cœur du problème—problème très vaste, à mon avis, et qu'il sera très intéressant d'entendre le ministre commenter—mais que votre prière n'est pas exaucée, quel est le pronostic pour le CN? Vous serez appelés à évoluer dans un milieu plus déréglementé et plus concurrentiel, où il



## [Text]

environment, a competitive environment, a cost-cutting environment—you are telling us with your hands tied behind your back in some areas. What happens as you go down the road, assuming that the plea you now put falls on deaf ears?

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, could I ask for clarification? If it falls on deaf ears, we are talking about two things. We are talking about the things that apply to all railways and we are talking about things that only apply to CN as a Crown corporation. Are you referring to both or the first one?

**Mr. Tobin:** I am talking specifically about those things that apply mainly to CN. No, I am talking about both. On the one hand, I submit to you, sir, that the Minister is going to have a very great time getting his legislation through the House unless there is some recognition of what the Premiers themselves identified in St. John's, that transportation policy is and has to be—and they want it right up front in the legislation—a vehicle of regional development in this country, with all the implications that statement carries with it, but primarily in your case, the notion that unless you are also able to deregulate cost, the examples you have given, you are going to find yourselves in very great financial straits. And I am asking you to assume that in the instance of deregulating costs you are not successful, what do you see the future as being for CN? What is going to happen?

• 1020

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, we will say this one as it is. We take it that you want to know exactly what we think, and we will do just that.

**Mr. Tobin:** Oh, yes. There is no point after the legislation is passed.

**Mr. Lawless:** It is easy to fall into a trap where you are talking about deregulating costs; and it seems to me that the freedom-to-move initiative that we understand at the moment is a two-sided situation. We are seeing it on the basis that the carrier, as we are a national carrier, would be able to have the flexibility to substitute lower cost services and still provide the service where that is practical and possible. The branch-line thing was an example. We would rather run a truck up the road than keep the rails there with the ties and the ballast and maintain it if it is only 30 or 40 miles to serve one or two customers—as long as we can retain that service and retain that freight.

The other side of that coin seems to me to be what we are hearing in the freedom-to-move legislation, or proposed legislation, that there can be those kinds of trade-offs made and that where there are imposed public duties, the carriers, such as we or Canadian Pacific—as far as the railways are concerned—would be compensated for that. You cannot have the one without the other, because as a railway we will not be able to remain efficient and a good transportation company and be able to do the things that the country expects of us as far as moving export products to market unless we are able to introduce those efficiencies.

## [Translation]

faut à tout prix réduire les coûts—vous dites vous-mêmes que dans certains domaines, vos mains sont liées. J'aimerais savoir ce qu'il adviendra des Chemins de fer nationaux si on fait la sourde oreille à votre prière.

**M. LeClair:** Monsieur le président, puis-je demander des éclaircissements? Avant de pouvoir répondre, je dois savoir si les autorités en question feront la sourde oreille aux demandes de toutes les sociétés de chemins de fer ou uniquement à celles concernant le CN, une société d'État. S'agit-il des deux cas, ou du premier seulement?

**M. Tobin:** Je vous pose ma question en supposant qu'on fasse la sourde oreille à toutes les demandes présentées par quelque société des chemins de fer que ce soit. J'estime que le ministre va avoir énormément de difficultés à faire approuver le texte législatif par la Chambre des communes, à moins qu'il ne reconnaisse le principe mis de l'avant par les premiers ministres provinciaux eux-mêmes à Saint-Jean, Terre-Neuve, principe qui, selon eux, doit d'ailleurs sous-tendre tout le texte de loi, soit que la politique en matière de transport doit être un des moteurs du développement régional au pays. Cela entraîne de nombreuses conséquences, et notamment la suivante pour vous, à savoir que si vous ne pouvez déréglementer vos coûts, comme vous l'avez démontré, vous allez vous retrouver en fort mauvaise posture financière. Or, à supposer que vous ne puissiez parvenir à obtenir la permission de déréglementer vos coûts, quel sera l'avenir du CN? Qu'est-ce qui va se produire?

**M. LeClair:** Monsieur le président, nous allons vous répondre franchement. Vous voulez savoir exactement ce que nous pensons, et nous allons vous le dire.

**M. Tobin:** Allez-y, car, une fois la loi adoptée, il est trop tard.

**M. Lawless:** Il est facile de se laisser prendre au piège lorsqu'on parle de déréglementer les coûts, et il me semble que l'initiative *Aller sans entraves* comporte deux volets. Premièrement, nous envisageons la situation en tant que transporteur national et nous comptons avoir la possibilité de supprimer certains services pour les remplacer par un service moins onéreux, lorsque cela est possible. L'exemple de l'embranchement illustre cela. Dans le cas d'un embranchement dont la longueur n'est que de 30 ou 40 milles, et qui ne dessert qu'un ou deux clients, pourquoi ne pas remplacer les rails, les traverses et le ballast par un service routier, à condition, bien entendu, que le service reste en place et que le volume du trafic reste le même.

Le revers de la médaille, c'est que les projets de loi découlant du Livre blanc comportent—du moins, c'est ce que nous avons conclu—des dédommagements pour les transporteurs, tels que nous-mêmes ou le Canadien Pacifique—dans le domaine ferroviaire—qui assument des obligations publiques. Les deux éléments sont indissociables, car en tant que chemin de fer, nous ne pouvons assurer des services efficaces et de qualité et en même temps exécuter notre mandat, qui est aussi d'acheminer les produits d'exportation, à moins que nous ne puissions rationaliser nos activités.

[Texte]

**Mr. Tobin:** So you want all these so-called unfair costs identified and direct compensation paid for them and not carry them as part of your operation?

**Mr. Lawless:** Yes. They are relatively easily identified where they are specifically a public duty, when you want to stay in or get out. When we hear the words "enter or exit markets", we assume that is what that means; that as a carrier we will have the flexibility to stay in or get out, assuming that we always know there is going to be a public duty or requirement, and when that is identified that there should be the appropriate costs identified and given back to the carrier.

**Mr. Tobin:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Tobin. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman. I feel something like the fellow who got thrown into a harem. I think I know what to do, but I am not sure where the heck to start.

Mr. Chairman, the matter of what CN has said to us about because they are a Crown corporation being subject to public policy, I have always been under the impression that under the National Transportation Act and the Railway Act that it applied equally to all railroads as a matter of national transportation policy; therefore that any requirements as a matter of public policy upon CN would obviously have to apply to CP, would it not, or you would have sections of the country served by CP being served differently and maybe much more inadequately than that served by CN.

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, on that one, if I may, we never made any distinction between ourselves and CP, as long as both are compensated in the same way for the same kind of services. We do not intend to say that we are the only ones who should be compensated, quite the contrary.

**Mr. Benjamin:** In the area of branch lines or any other so-called costs that you want deregulated, particularly in the area of branch lines, it is true, and I do not think it can be disputed, that both railroads starting in the 1960s, vacated market traffic they had on branch lines. I can remember several that I worked on. We moved hundreds of carloads a year of farm fuels, gasoline, lumber, automobiles, trucks, farm implements, willow pickets, livestock. You move nothing of that any more on those same branch lines. You had incoming revenue on those kinds of products; you had outgoing revenue on grain and livestock; and you shifted all that to the highways, to the roads—some of it on railway-owned trucks. All you did was shift cost from the railroads and the national government to the provinces and the municipalities. In fact, wherever subsidies were paid, the subsidies cost less than what the increased costs were for upgrading, building new and maintaining the provincial and municipal road systems. In other words, as a matter of public policy, it was more efficient to keep those branch lines going—and not just grain branch lines,

[Traduction]

**M. Tobin:** Vous voulez donc que tous ces coûts soi-disant injustes soient identifiés, vous voulez être dédommagés pour ces coûts et vous ne voulez plus avoir à les assumer?

**M. Lawless:** Exactement. Ces coûts sont relativement faciles à cerner lorsqu'il s'agit d'une obligation publique précise, selon que le transporteur accepte de l'exécuter ou non. On parle d'entrée et de sortie dans le contexte des marchés, et nous prenons ces expressions au pied de la lettre. Cela suppose qu'en tant que transporteur, nous aurons le choix d'offrir un service ou de le retirer, compte tenu des obligations publiques qui ne cesseront d'exister, obligations dont les coûts devront être chiffrés et qui devront faire l'objet d'un dédommagement adressé au transporteur.

**M. Tobin:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Tobin. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président. Je me sens un peu comme le gars qui s'est retrouvé tout à coup dans un harem. Je crois savoir ce qu'il faut faire, mais je ne sais pas trop par où commencer.

Monsieur le président, en ce qui concerne le point soulevé par le CN, à savoir qu'en sa qualité de société d'État, il est assujéti à la politique publique, j'ai toujours eu l'impression que la Loi nationale sur les transports et la Loi sur les chemins de fer s'appliquaient également à tous les chemins de fer et que, par conséquent, toute exigence à laquelle serait soumis le CN en vertu d'une politique gouvernementale s'appliquerait également au CP, sinon, certaines parties du pays, desservies par le CP, recevraient un service différent et peut-être de beaucoup inférieur à celui offert dans d'autres régions par le CN.

**M. LeClair:** Monsieur le président, nous ne faisons pas de distinction entre le CN et le CP, à condition que les deux transporteurs soient dédommagés de la même façon pour les mêmes genres de services. Notre intention n'a pas été de demander pour nous seuls un dédommagement, bien au contraire.

**M. Benjamin:** En ce qui concerne les embranchements et les coûts dont vous demandez la déréglementation, il est indiscutable, je crois, qu'à compter des années 60, les chemins de fer se sont de plus en plus détournés du transport des marchandises sur les embranchements. Je me souviens avoir travaillé sur plusieurs de ces embranchements. Chaque année, des centaines de wagons transportaient des carburants agricoles, de l'essence, du bois de construction, des automobiles, des camions, des équipements agricoles, des piquets et du bétail. Aujourd'hui, ces embranchements ne servent plus du tout au transport de ces produits. Vous assurez le transport dans les deux sens, c'est-à-dire de ces produits dans l'un, et du grain et du bétail dans l'autre, et vous avez abandonné tout cela au profit des routes et des camions, certains appartenant aux chemins de fer. En fait, tout ce que vous avez fait, c'est déplacer les coûts auparavant assumés par les chemins de fer et le gouvernement fédéral vers les provinces et les municipalités. Lorsque des subventions étaient versées, celles-ci coûtaient moins cher que l'amélioration, la construction et l'entretien des réseaux routiers provinciaux et municipaux. En d'autres

[Text]

but others as well—than shift costs onto other parts of the public purse. Would you disagree with that?

• 1025

**Dr. LeClair:** Do you want an answer to that right now, Mr. Chairman?

**Mr. Benjamin:** I would like a comment on it.

**The Chairman:** I know Mr. Benjamin is very experienced, and I know that is what he is picking up from Mr. Tobin. You use it as an example of a cost, but we are not going to get into the whole rail-line abandonment issue. That is in another forum. Anyway, let us have a comment and let us see how far we go.

**Mr. Lawless:** Mr. Benjamin, as with every other carrier in Canada, we have been subjected to competitive pressures; and over the last 10, 20 or 30 years, we have seen an erosion of what was traditionally rail markets to other modes. The suggestion that we have vacated markets has to be tempered, I think, by the fact of the marketplace itself and other modes. We recognize and accept that other modes can produce a lower cost transportation. As you mentioned, in some cases the railways have provided, with their own trucks, the same kind of service you are speaking about, that the other competitive modes have provided. The problem is that we are also left with a branch line we still have to maintain, because we have not had the authority—even though the services may be comparable, equal or available—to get rid of that cost burden.

I think the problem we are trying to ensure the committee understands is, where there is an acceptable substitute way to serve a customer, flexibility should be there. Providing we have that flexibility, I think we can continue to be an efficient national transportation company and still serve the customer the way he needs to be served. After all, if you talk to the Canadian Manufacturers' Association, the Canadian Industrial Traffic League, or any other association that represents the shippers of this country, they are interested in two things, service and price. If a carrier cannot provide it, he will not get the business.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, the white paper draws a lot of comparisons between our situation and that of the U.S. It seems to me what has escaped the government is that the Americans have 10 times the population and a smaller geography, more than 10 times the volume of goods and people to be shipped and received, and they have a milder climate. Our population is scattered over a much bigger territory. How can you compare the two situations so closely, and why would we want to?

[Translation]

termes, il aurait été plus efficace d'adopter une politique de maintien des services, non seulement sur les embranchements tributaires du transport des grains, mais également sur d'autres, que de tout simplement déplacer les coûts vers d'autres compartiments du Trésor public. Êtes-vous d'accord?

**M. LeClair:** Voulez-vous qu'on vous réponde immédiatement, monsieur le président?

**M. Benjamin:** J'aimerais avoir votre point de vue.

**Le président:** Je reconnais la vaste expérience de M. Benjamin et je sais qu'il reprend les propos de M. Tobin. C'est un exemple qui fait ressortir la question des coûts, mais nous n'allons pas aborder ici toute cette question de l'abandon des embranchements ferroviaires. Il appartient à une autre instance d'en discuter. Enfin, dites-nous ce que vous en pensez, et on verra.

**M. Lawless:** Monsieur Benjamin, comme tous les autres transporteurs canadiens, nous avons, au cours des 10, 20 ou 30 dernières années, été soumis à une plus forte concurrence et nous avons été témoins d'une érosion des marchés ferroviaires traditionnels au profit d'autres modes de transport. Notre abandon de certains marchés a été quelque peu atténué, à mon sens, par la structure du marché, de même que par l'introduction d'autres modes de transport qui peuvent, nous le reconnaissons, assurer des services à un coût inférieur. Comme vous l'avez indiqué, dans certains cas, les chemins de fer ont, grâce à leurs propres camions, assuré les mêmes services offerts par nos concurrents. Le problème, c'est que nous devons néanmoins entretenir les embranchements en question, car nous n'avons pas reçu l'autorisation de nous libérer de ce fardeau financier, et ce, malgré le fait que le service offert par un autre moyen puisse être comparable, égal, ou même supérieur.

Ce que nous voulons faire comprendre au Comité, c'est que, lorsqu'il existe un autre moyen de desservir la clientèle, nous devrions pouvoir l'utiliser. Si des modalités suffisamment souples existent, je crois que nous pouvons continuer d'être une société de transport nationale efficace et capable de desservir les clients selon leurs besoins. Après tout, si vous consultez l'Association des manufacturiers canadiens, la Ligue canadienne du trafic industriel, ou toute autre association représentant les expéditeurs canadiens, vous verrez qu'elles s'intéressent à deux questions, c'est-à-dire le service et le prix. Le transporteur qui n'est pas capable d'offrir un service de qualité à un prix raisonnable ne s'attirera pas de clients.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, on retrouve, dans le Livre blanc, plusieurs comparaisons entre la situation canadienne et la situation américaine. Toutefois, il me semble que le gouvernement n'a pas tenu compte du fait que la population des États-Unis est 10 fois supérieure à la nôtre, que la superficie du territoire américain est inférieure à celle du Canada, que le trafic marchandises et le trafic voyageurs y sont plus de 10 fois supérieurs aux nôtres et que le climat américain est plus tempéré que le nôtre. La population canadienne, moins nombreuse, est répartie sur un territoire beaucoup plus vaste. Comment est-il possible de comparer



[Texte]

Even with a large market base to fall back on—10 times the market base to fall back on—the Americans, as a result of their deregulation, have endured heavy lay-offs and expensive bankruptcies, especially in the air transport and trucking industry. Surely, in our situation, that is inevitable here as well, would you not agree?

**Mr. Lawless:** Mr. Benjamin, I think there are comparisons that are valid between the American situation and our own, and those comparisons are such that . . . We are in the same kind of businesses. I think one of the major differences, and one you did not mention, though you did mention some others, is the fact that we have two railways in Canada versus several hundred in the United States. There is no doubt—and I am sure this committee will carefully evaluate that—that some caution has to be exercised in the process. Not every one of the solutions that has been provided for the American railways is valid in Canada. But the thrust of deregulation, which is what this seems to be all about, certainly applies, and the flexibility the carriers need to compete more effectively in the marketplace is common between both countries and between both transportation systems. I think that thrust is the one we have to concentrate on, and hopefully not introduce freedom that is here on this side but that does not apply.

We do not want to see in Canada a regulation or a rule or a constraint that would apply to a movement that moves from Canada to the United States when that same constraint is not on the other end of that movement through the Interstate Commerce Commission. You will see in the paper we have presented that we caution the committee that they should be aware of constraints or non-constraints that might apply to one end of that move, and they should not place Canadian carriers in a difficult position as far as competing is concerned. We spell that out in our submission.

**Mr. Benjamin:** In this whole exercise—and based to some degree on the U.S. experience, but more particularly in the case of Canada—we have what you would call six or eight large market areas, densely populated, with high volumes of traffic. Is it not inevitable that there will be a tendency on the part of carriers in all modes to gravitate to where those larger market centres are, and your freedom to enter and exit markets, routes, is really to allow you to have the good and not the bad? In other words, you can exit some places you do not think are going to be profitable enough and leave it to somebody else to worry about them, but just enter the really good routes. You want it both ways—not just CN, but the whole damned works of you.

**Mr. Lawless:** I do not think we just want the good and not the bad. The thrust, as we understand it, is to put forward flexibility that allows carriers to serve the public where there is

[Traduction]

étroitement les deux situations, et dans quelle mesure est-ce souhaitable?

• 1030

Même si l'on tient compte du marché dix fois supérieur au nôtre auquel ils ont accès, les Américains ont dû, par suite de la déréglementation, mettre à pied de nombreux employés et faire face à des faillites onéreuses, particulièrement dans les industries du transport aérien et du camionnage. N'êtes-vous pas d'accord pour dire que le même résultat est inévitable au Canada?

**M. Lawless:** Monsieur Benjamin, je crois qu'on peut faire certaines comparaisons valables entre la situation aux États-Unis et la nôtre. Tout d'abord, nos activités commerciales sont semblables. Une des grandes différences, que vous n'avez pas mentionnée, c'est qu'il y a au Canada deux chemins de fer, tandis qu'il y en a quelques centaines aux États-Unis. Assurément, il va falloir faire preuve de prudence, et je suis certain que le Comité fera des efforts en ce sens. Le Canada ne peut adopter toutes les solutions prévues pour le secteur ferroviaire américain. Toutefois, le principe de base de la déréglementation s'applique également aux deux pays, de même que la nécessité d'avoir une souplesse permettant aux transporteurs des deux pays, et dans tous les secteurs, de mener une concurrence plus efficace. Je crois qu'il ne faut pas perdre de vue ce principe de base, dans l'espoir que nous n'introduirons pas au Canada des libertés qui n'existent pas de l'autre côté de la frontière.

Nous ne voulons pas que le Canada adopte un règlement, une règle ou une contrainte qui s'applique au trafic canadien destiné aux États-Unis, si la Commission du commerce inter-États n'applique pas la même mesure au trafic allant en sens inverse. Dans notre mémoire, nous avons mis en garde le Comité contre les contraintes ou libertés qui pourraient s'appliquer au trafic allant dans un sens, mais non dans l'autre, car celles-ci réduiraient de beaucoup la compétitivité des transporteurs canadiens. Nous avons exposé cela dans notre mémoire.

**M. Benjamin:** Si l'on se reporte, dans une certaine mesure, à l'expérience américaine, mais plus particulièrement à l'expérience canadienne, on constate que les grands marchés se retrouvent autour de six ou huit grandes agglomérations, à forte densité de population et ayant un volume de trafic élevé. N'est-il pas inévitable que les transporteurs de tous genres seront attirés vers ces grandes agglomérations, et que ce que vous demandez lorsque vous parlez de liberté d'accès ou d'abandon des marchés, c'est en fait la possibilité de tirer profit des aspects positifs et de vous soustraire aux aspects négatifs? En d'autres termes, vous pouvez mettre fin au service dans certaines localités qui ne vous semblent pas suffisamment rentables, laisser ce souci à quelqu'un d'autre et vous concentrer sur les trajets où le service est réellement rentable. Il me semble que le CN et toute la panoplie de transporteurs veulent avoir le beurre et l'argent du beurre.

**M. Lawless:** Je ne crois pas que ce soit le cas. Selon nos renseignements, le Livre blanc préconise une souplesse permettant aux transporteurs de desservir le public là où la

## [Text]

business at rates the shippers will pay; and where that is not the case and public duties are imposed, requirements to stay on that particular route with those particular rates, mechanisms will be provided that pay the carrier for those. We get caught up quickly in a situation where you only think about imposed public duties being with railways. Imposed public duties can and should be for whatever carriers are there that can provide the best service or the most practical service. We would see other modes of transportation being introduced into areas where they are the best mode to provide that service as a public duty, and being so compensated.

• 1035

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, let us go just a little further on the whole matter of rate-setting. The paper talks about confidential rates which can be a discounted rate, or a negotiated rate lower than published tariffs, or a rate that allows for rebates which are really kickbacks and which used to be illegal, depending on the volume of traffic moved.

Now, we have a dozen or 15 small farm implement manufacturers out in western Canada, and they might ship 50 or 100 carloads a year. Would they be able to get the same confidential rates as, say, Massey Ferguson or I.H.C. or J.I. Case or John Deere, who move thousands of carloads a year? Would that small manufacturer or small processor located out on the Prairies get the same kind of confidential rate as a big manufacturer or processor in downtown Toronto?

**Mr. Lawless:** The concept of negotiating confidential rates and contracts is going to be open to every shipper in Canada, as I understand it. What I think you are going at is, would the rate be the same? Well, naturally, they are negotiated rates.

**Mr. Benjamin:** Are you trying to tell me that you are going to give the same kind of good deal to that small manufacturer as you would to the big shipper?

**Mr. Lawless:** As I understand it, confidential rates are just that, and there is a contract between a carrier and a shipper and...

**Mr. Benjamin:** So what protection is there for that small manufacturer or processor? The rate is confidential; he cannot find out what his big competitor is getting. It is different now.

**The Chairman:** Exactly!

**Mr. Benjamin:** Under the old regime, even with agreed charges there were published rates—publicly known.

**Mr. Lawless:** May I say, Mr. Chairman, that we have virtually hundreds of contracts at the moment between a shipper and ourselves—whether it be a coal rate, a potash rate, a motor vehicle rate, newspaper, lumber—you name it and we

## [Translation]

demande le justifie et selon des tarifs que les expéditeurs jugent acceptables. Dans les autres cas, on fixe des obligations publiques, le service sur les routes en question doit être assuré au tarif prescrit et des mécanismes sont mis sur pied pour dédommager les transporteurs. Il est facile, mais erroné, de conclure que seuls les chemins de fer assument les obligations publiques. Au contraire, celles-ci visent tout transporteur qui est en mesure d'assurer le service le plus efficace ou le plus pratique. À notre avis, les obligations publiques devraient viser d'autres modes de transport dans certaines régions, à condition que ceux-ci soient les modes les plus efficaces, et il devrait y avoir un dédommagement en conséquence.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais discuter un peu plus longuement de cette question de la fixation des tarifs. Dans le Livre blanc, on parle de tarifs confidentiels qui peuvent comporter un escompte, c'est-à-dire un tarif négocié qui est inférieur aux tarifs publiés, et on parle aussi de tarifs avec rabais qui sont en fait des ristournes, jadis illégales, établies selon le volume du trafic.

Or, il y a dans l'Ouest canadien un peu plus d'une douzaine de petites entreprises qui fabriquent des machines agricoles et qui expédient 50 ou 100 wagons de marchandises par année. Ces entreprises pourraient-elles obtenir les mêmes taux confidentiels que, par exemple, *Massey Ferguson*, *International Harvester*, *J.I. Case* ou *John Deere*, qui acheminent des milliers de wagons de marchandises par année? Les petites entreprises de fabrication ou de transformation implantées dans les Prairies peuvent-elles obtenir les mêmes taux confidentiels que les grandes sociétés implantées au centre-ville de Toronto?

**M. Lawless:** D'après mes renseignements, tous les expéditeurs canadiens pourront négocier des tarifs et des contrats confidentiels. Si j'ai bien compris, vous voulez savoir si les tarifs seront les mêmes. Eh bien, il s'agit de tarifs négociés, bien entendu.

**M. Benjamin:** Est-ce que vous essayez de me dire que vous allez accorder au petit fabricant les mêmes conditions que vous accordez au gros expéditeur?

**M. Lawless:** Selon moi, c'est là l'essentiel des tarifs confidentiels, qui existent en vertu d'un contrat signé entre un transporteur et un expéditeur, et...

**M. Benjamin:** Très bien, mais comment la petite entreprise de fabrication ou de transformation est-elle protégée? Le tarif est confidentiel et elle ne peut connaître le tarif accordé aux grandes entreprises qui lui font concurrence. C'est différent maintenant.

**Le président:** Exactement!

**M. Benjamin:** Sous l'ancien système, les tarifs étaient rendus publics, même s'il y avait des frais convenus.

**M. Lawless:** Monsieur le président, permettez-moi de signaler qu'à l'heure actuelle, nous avons conclu avec divers expéditeurs des centaines de contrats pour le transport du charbon, de la potasse, des véhicules à moteur, du papier

[Texte]

have them. The major difference, with respect to what you are talking about and what the paper implies, is that the main components of those rates at the present time are published and available for everybody to see.

I make this one point: they are different now between Massey Ferguson, wherever they are, and your implement dealer in Saskatchewan, but they are published. The only difference is that those new rates will be on a contract basis and be confidential.

**The Chairman:** That is a nice time, Mr. Benjamin, to . . .

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, one final point.

When you are talking about regulations, is it not really a case of re-regulation and not de-regulation? That is really a misnomer. Every mode of transportation knows there is going to have to be some regulations. For example, I am assuming that CN would agree there can be no compromise on any regulations regarding safety and security; that they in fact need to be kept updated, strengthened and better enforced.

**Mr. Lawless:** I fully agree with that, 100%.

**Mr. Benjamin:** And if any carrier, whether it is carrying goods or people, is dumb enough to do it at rates less than cost, that is their problem. Fine; let the public have the benefit. I would not disagree with some element of deregulation in the matter of rate-setting, but would you agree . . . well, I suppose this would apply more to airlines; but on the whole principle of equal rates for equal distance, what you apply on a given commodity, on a given route, is not just for them only, but that the same principle would apply on every place you serve—would you agree?

**Mr. Lawless:** I totally disagree with that, Mr. Benjamin and Mr. Chairman. These are marketplace rates. They are now and they always will be. We are not talking about mileage-distance rates. Carrier rates today are based on the marketplace. And while there is some resemblance, if you want, or there are some comparisons that can be made between mileage and commodities. Basically, rates—trucking rates, railway rates—and most rates that I know of are today based on the marketplace.

• 1040

**Mr. Benjamin:** So what you are really saying, I think, is that we will enlarge the long-going habit in this country. We had some control over it, under the old regime. But implementing this paper into legislation will have the effect of, in a larger degree, discriminating against people and goods because of where they happen to live or where it happens to be produced.

**Mr. Lawless:** I would like to comment on that, Mr. Chairman. We have been very fortunate in this country to be

[Traduction]

journal, du bois de construction, etc. La différence principale entre la situation actuelle et ce que préconise le Livre blanc, c'est qu'actuellement, les éléments principaux des tarifs sont publiés et chacun peut les consulter.

Je tiens cependant à souligner que le tarif dont bénéficie aujourd'hui *Massey Ferguson* et celui accordé au petit concessionnaire de la Saskatchewan sont différents mais ils sont publiés. Sous le nouveau régime, les tarifs seront négociés dans le cadre d'un contrat et ils seront confidentiels.

**Le président:** Quel moment opportun, monsieur Benjamin, pour . . .

**M. Benjamin:** Monsieur le président, une toute dernière question.

Vous avez parlé des règlements qui entrent en ligne de compte et je me demande s'il ne faudrait pas parler plutôt de reréglementation et non de déréglementation? Il y a vraiment un problème de terminologie. Tous les transporteurs, quel que soit le secteur, savent très bien qu'il faut des règlements. Je suis certain, par exemple, que le CN est aussi d'avis que l'on ne peut adopter des règlements qui compromettent la sécurité et que ces règlements doivent en fait être à jour, renforcés et mis à exécution de façon plus vigoureuse.

**M. Lawless:** Je suis d'accord à 100 p. 100.

**M. Benjamin:** Or, si un transporteur, qu'il transporte des marchandises ou des passagers, est assez imbécile pour offrir ses services à un tarif inférieur au coût, libre à lui de le faire, c'est son problème, le public saura en tirer profit. Je suis en faveur d'une certaine déréglementation en ce qui concerne l'établissement des tarifs, surtout dans le domaine du transport aérien. Pour revenir à ce principe du tarif égal pour une distance égale, êtes-vous d'accord avec moi que le tarif exigé pour un produit donné, sur un trajet donné, devrait s'appliquer également à toutes les localités desservies?

**M. Lawless:** Je ne suis pas d'accord du tout. À l'heure actuelle, ces taux sont fixés par les forces du marché, et la situation ne changera pas de sitôt. Il ne s'agit pas ici de tarifs établis selon le millage ou la distance. Les tarifs exigés aujourd'hui par les transporteurs sont le résultat des forces du marché. Il est vrai aussi que les tarifs sont parfois analogues et que l'on peut faire des comparaisons entre la distance et la nature des produits transportés. D'habitude, les tarifs de camionnage, de transport ferroviaire et la plupart des autres tarifs résultent du libre jeu des forces du marché.

**M. Benjamin:** Au fond, vous êtes donc d'avis que nous allons encore renforcer cette vieille habitude que nous avons dans notre pays. Nous l'avions quelque peu contrôlée sous l'ancien système mais la mise en oeuvre des nouvelles propositions législatives entraînera de la discrimination contre certaines personnes à cause de l'endroit où elles vivent et nuira à certaines marchandises en raison du lieu où elles seront produites.

**M. Lawless:** J'aimerais intervenir ici, monsieur le président. Notre pays a eu beaucoup de chance d'avoir été déréglementé



*[Text]*

deregulated since 1967. We have probably had the most enlightened transportation systems, as far as regulation is concerned, since the National Transportation Act in 1967. When the Staggers Rail Act came in in 1980, they went a little farther in the States than Canada had gone in 1967. I think what we are doing now is not abandoning regulation but fine-tuning the freedom we had before, to allow flexibility for shippers and carriers to take full advantage of what should be available to them.

If we went the route of not having marketplace rates . . . Mr. Tobin mentioned Newfoundland earlier. We had to put our rates that were reflected—all of the activities, as far as Newfoundland is concerned, and they were not market-based rates. If we had not, we would not have any traffic moving there today.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin.

I have been very liberal. I hate to use that word too often, but I have been very liberal in looking at the clock in this round. It is very obvious that Dr. LeClair will have something to say when we are finished with the members' questions. I see Mr. Taylor is here. We will hear from Air Canada at 11 a.m.

We are going to circulate these questions the staff has prepared, some of which you have already touched on in your answers, Dr. LeClair. We would like that written reply as concise as you can make it. We do not want to add to your costs too much.

There are the 22 questions, and I think they are pretty good questions. Perhaps you and your officials can return at a convenient time, most likely after we come off the road. I am glad we are at least launched today, Crown corporation day.

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, I would like to add now that we consider this so important we will be willing and able to come down here any time you ask us to.

**The Chairman:** Fine.

**Dr. LeClair:** It does not matter if it is more than two or three times; we would like that opportunity if it is necessary.

**The Chairman:** I think we might even have a night sitting, quite frankly, so that we do not get backed up with votes and other things.

Mr. Ellis.

**Mr. Ellis:** I gather, Mr. Chairman, you are going to start being very conservative with me, with the time.

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Ellis:** I got that feeling. I shall be reasonably brief.

*[Translation]*

en 1967. Nous avons bénéficié d'un des meilleurs systèmes de transport en matière de réglementation, et ce, depuis l'adoption de la Loi nationale sur les transports en 1967. Les États-Unis, eux, sont allés un peu plus loin en 1980 en adoptant la loi dite *Staggers Rail Act*. À mon avis, ce que nous sommes en train de faire maintenant, ce n'est pas d'abandonner toute réglementation, mais plutôt de préciser la liberté dont nous jouissons auparavant afin d'accorder le maximum de souplesse aux expéditeurs et aux transporteurs, de telle sorte qu'ils bénéficient au maximum de la liberté à laquelle ils ont droit.

Si nous choisissons de ne pas faire dépendre les tarifs du libre jeu du marché . . . M. Tobin a mentionné le cas de Terre-Neuve un peu plus tôt. Eh bien, nous avons dû fixer nos tarifs, qui se sont répercutés sur toutes les activités à Terre-Neuve, et il ne s'agissait pas de tarifs fondés sur le libre jeu des forces du marché. Autrement, il n'y aurait pas de trafic là-bas aujourd'hui.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin.

Bien qu'il me répugne d'utiliser le terme libéral trop souvent, j'ai tout de même été très libéral à l'endroit des intervenants de ce tour. Il ne fait pas de doute que M. LeClair aura quelque chose à dire lorsque nous en aurons terminé avec les questions des députés. Je vois aussi que M. Taylor est arrivé. Nous entendrons le témoignage d'Air Canada à 11 heures.

Nous allons faire circuler les questions préparées par le personnel et vous avez déjà abordées quelques-unes d'entre elles, monsieur LeClair. Nous vous serions reconnaissants de fournir des réponses écrites les plus concises possibles. Nous ne voulons pas trop accroître vos coûts.

Il y a donc ces 22 questions, qui me paraissent fort bonnes. Vous et vos collaborateurs pourriez peut-être revenir à un moment qui vous conviendrait, probablement une fois que nous aurons terminé notre voyage. Je suis tout de même heureux que nous ayons donné le coup d'envoi à nos travaux aujourd'hui, journée des sociétés de la Couronne.

**M. LeClair:** Monsieur le président, j'aimerais ajouter que ce sujet nous paraît tellement important que nous serons certainement disposés à revenir témoigner devant vous quel que soit le moment.

**Le président:** Très bien.

**M. LeClair:** Cela nous est égal de revenir plus de deux ou trois fois; nous tenons en effet à témoigner si cela se révèle nécessaire.

**Le président:** Il se peut que nous tenions même une séance du soir afin que nos travaux ne soient pas interrompus par des votes et autres choses de ce genre.

Monsieur Ellis.

**M. Ellis:** Monsieur le président, je crois que vous allez probablement commencer à être très conservateur en ce qui a trait à mon temps de parole.

**Le président:** Oui.

**M. Ellis:** J'en avais bien l'impression. Je serai donc assez bref.

## [Texte]

**The Chairman:** We are going to tighten it up a little. I do not like members sitting there, not having a chance to ask questions. I know there are several members who want to get one question in. I have eight members who want to have questions.

**Mr. Ellis:** For my colleagues' sake, as soon as the chairman stops, I will start. I will be brief.

I want to tell the gentlemen from CN exactly where I am coming from, because frankly I am fed up with CN. Over the 13 years I have been here, there have been reductions to the CN base in Belleville. Every time I complain about it I am told, yes, indeed that is going to happen, but just down the road we are going to put another facility there that will offset the labour loss. Of course, what happens is that when I come back, the next time there has been something cut, I am told, yes, indeed that is going to happen, but down the road we are going to... We have never come to that road. The labour force in Belleville has been cut by roughly two-thirds since I have been there. I have never ever seen that "down the road" happen.

• 1045

As a matter of fact, not all—because I think I am reasonable and understanding that many services can be better handled in a consolidated situation—but a good number of the services could, frankly, have been handled at less expense and more efficiently out of a smaller community, such as Belleville, or indeed London, when Charlie Turner was here, or my colleague from Moncton, than they could in the city of Toronto, in the very high-cost area of downtown. The fact of living in Toronto and having daily to commute to a downtown office is not attractive, I know, to many of the people who have had to give up their homes in a small community and go there. So that is my first problem.

The second problem I have, of course, is the CN involvement in trucking. I frankly agree that CN has been a predator in pricing in truck competition. Unless someone can give me some good reason why they should, I see no reason for CN being involved in trucking. My clear understanding from the financial reports we get is that the loss in trucking is now something in the order of \$50 million a year. There are private sector trucking companies who are prepared to compete, providing they are allowed to compete on an equal basis, and they are prepared to offer service to communities that for some reason CN trucking feels it has to get involved in.

I have to qualify what I have said by pointing out that I am talking about central Canada. I do not pretend to argue with my colleagues from the west or from the east, where there may be some reason for CN Rail to be kept in place in a non-profit situation. But to allow CN, a Crown corporation, to stay in the trucking business when there are perfectly capable trucking companies ready to do the job and CN with their financial

## [Traduction]

**Le président:** Nous allons être un peu plus sévère. Je n'aime pas que des membres n'aient pas la possibilité de poser des questions. Or, je n'ignore pas que bon nombre d'entre ceux qui sont ici veulent justement poser des questions.

**M. Ellis:** Dans l'intérêt de mes collègues, je vais donc commencer dès que le président aura terminé. Je serai bref.

Je tiens à dire aux représentants du CN ce que je pense vraiment car j'en ai vraiment assez du CN. Au cours de mes 13 années comme député, on a réduit les effectifs du CN à Belleville. Or, chaque fois que je m'en plains, on nous répond qu'il y aura effectivement une réduction mais que plus tard, on construira une autre installation qui compensera cette perte d'emplois. Bien entendu, lorsque je vérifie de nouveau, on a encore supprimé quelque chose, ce qu'on me confirme tout en me disant que plus tard, on va faire quelque chose... Or, plus tard on a jamais rien fait. Les effectifs de Belleville ont été diminués d'environ les deux tiers depuis que je suis député. Je n'ai jamais vu le moindre autre projet se dessiner.

En fait, bien que je sois raisonnable et capable de comprendre que bon nombre de services peuvent être plus facilement dispensés par des entreprises regroupées, il m'empêche qu'un grand nombre de ces services auraient pu être offerts de façon plus efficace et plus économique dans une petite collectivité comme Belleville, ou même encore London lorsque Charlie Turner y était, ou mon collègue de Moncton, que dans un centre comme Toronto, plus particulièrement au centre-ville où tout est très cher. D'ailleurs, bon nombre de gens ne sont pas attirés par la vie à Toronto et n'aiment pas devoir renoncer à leur maison dans une petite ville pour la vie dans les banlieues, qui les oblige à se rendre tous les matins dans un bureau du centre-ville. Voilà donc la première difficulté.

En second lieu vient la participation du CN au camionnage. À cet égard je suis franchement d'accord pour dire que le CN s'est comporté comme un oiseau de proie en matière de fixation des prix dans le domaine du camionnage. Je ne sais si quelqu'un peut me donner de bonnes raisons pour lesquelles le CN devrait participer à ce genre d'activité, mais je n'en vois personnellement aucune. D'ailleurs, d'après les états financiers que nous avons reçus, le camionnage accuse des pertes d'environ 50 millions de dollars par année. En outre, il existe des entreprises privées de camionnage qui sont tout à fait disposées à faire concurrence au CN pourvu qu'on leur permette de le faire sur un pied d'égalité, et elles sont également disposées à offrir les mêmes services aux collectivités que celles que le CN, pour je ne sais quelle raison, se sent obligé d'offrir.

Je dois ici préciser qu'il s'agit de la région centrale du Canada dont je parle. Je ne m'en prendrai pas à mes collègues de l'Ouest ou de l'Est car, dans ces régions, il existe peut-être des justifications à la participation de CN Rail dans ce domaine, et ce malgré sa non rentabilité. Cela dit, de permettre au CN, c'est-à-dire à une société de la Couronne, de demeurer active dans le domaine du camionnage alors qu'il

[Text]

arrangements are capable of losing \$50 million a year seems entirely unjustified.

I will start by asking our witnesses: What do you propose to do about it? When will CN get out of the trucking business?

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, I will deal with the second question first. I think it is the easiest one, because it is more factual and easier to document.

A few years ago we were losing \$53 million a year with express alone, and much less than that with trucking. We considered at that time, obviously, that we should have no presence on the express side. But that meant a lot of losses of jobs throughout the country. At that time it was close to 5,000 people. We did not think at that time we should get out of express, even though we were not competitive, for very many good reasons. Therefore we opted to try a merger between express and our trucking firms.

This was done over a period of two years. At first it was very successful. Our deficit came down from a little more than \$53 million on express and a few million on trucking to something like \$23 million a year for both. But then we had a strike; and we have not been able to make it in the marketplace since then. This year the combined losses of both will be approximately \$40 million. There are reasons for this. We could go into the details. The major reason is there are too many players in the field of trucking.

We have made a firm decision that we will be out of trucking very, very soon. Various options are open to us. What we are trying to do at this moment is to save as many jobs as we can. There may be ways for us to do that. But it is obvious we cannot continue that kind of loss.

I am surprised when you say we have been using the predatory route. If we were, we would have more business than we have now. The fact of the matter is that we suffer from predatory pricing. So, Mr. Chairman, at this moment I would hope you would allow us, because our confidential discussions going on in the marketplace, to just give you the assurance that we will one way or another have settled that problem, hopefully before the end of this year.

• 1050

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, my questions then may well be briefer, because I am heartened by that information.

I obviously have hit upon the causes and the costs. I only have to say to you, and I do not say this callously, why do you have to or why do you feel you have to add the phrase in that you are trying to save jobs, when you are selling the trucking business? Because if there is trucking business there, those jobs will be automatically saved by those who take over the routes,

[Translation]

existe des entreprises privées parfaitement à même de faire le travail et alors que le CN, avec ses arrangements financiers, perd 50 millions de dollars par année, me paraît sans aucune justification.

Je vais donc demander à nos témoins ce qu'ils ont l'intention de faire. Quand le CN abandonnera-t-il le camionnage?

**M. LeClair:** Monsieur le président, je vais d'abord répondre à la seconde question car elle est plus facile étant donné qu'on peut fournir davantage de faits et de documents.

Il y a quelques années, les seuls services express nous faisaient perdre 53 millions de dollars par année et la situation du camionnage était encore pire. Nous nous sommes donc dit que nous n'avions rien à faire dans les services express. Toutefois, notre retrait allait entraîner bon nombre de pertes d'emplois, jusqu'à 5,000 à l'époque. Nous avons donc décidé de ne pas abandonner le service express bien que nous n'étions pas concurrentiels, pour bon nombre de raisons valables. Nous avons donc essayé de regrouper nos services express et nos entreprises de camionnage.

Cela s'est échelonné sur deux ans. Au début, nous avons obtenu beaucoup de succès. Notre déficit d'un peu plus de 53 millions de dollars au titre des services express et de quelques millions au titre du camionnage, avait été ramené à environ 23 millions de dollars par année pour les deux catégories réunies. Cependant, il y a eu ensuite une grève et nous n'avons pas réussi à atteindre le seuil de rentabilité depuis lors. Cette année, les pertes dans les deux catégories totaliseront 40 millions de dollars. Cela n'est pas sans raison et nous pourrions vous donner des détails. Disons que la principale est qu'il y a trop d'intervenants dans le domaine du camionnage.

Nous avons donc pris la décision ferme d'abandonner le camionnage très bientôt. En ce moment, nous nous efforçons de sauver le plus d'emplois possible. Il se peut que nous trouvions les moyens pour le faire mais il n'en demeure pas moins que nous ne pouvons continuer à subir de telles pertes.

Je suis étonné de vous entendre dire que nous avons agi comme des prédateurs. Si nous nous étions comportés ainsi, nous aurions un chiffre d'affaires plus élevé que celui que nous avons à l'heure actuelle. En fait, c'est nous qui avons souffert d'une fixation déloyale des prix. En conséquence, monsieur le président, étant donné que des discussions confidentielles sont en cours sur le marché, j'espère que vous nous permettrez de nous contenter de vous donner l'assurance que nous allons régler le problème d'une façon ou d'une autre avant la fin de cette année.

**M. Ellis:** Monsieur le président, je suis encouragé par ces renseignements et mes questions seront donc peut-être un peu plus brèves.

Je crois avoir frappé en plein dans le mille au sujet des causes et des coûts. Sans vouloir être dur, je voudrais savoir pourquoi vous parlez de sauver des emplois alors que vous allez vendre l'entreprise de camionnage? En effet, s'il existe une demande, ces emplois seront automatiquement sauvés par les



[Texte]

hopefully and presumably profitably, to hire those people who are involved.

I will go back to the former government's bail-out of the Maislin Corporation, which was an out and out farce, because if Maislin had been allowed to go under a number of profitable trucking firms would have picked up, one, the routes, two, the people and, three, the equipment where it was—and equipment has only an intrinsic value if it is useful to the companies—but they would have picked up the routes and the people who were necessary to run it. I suggest to you that your thoughts of saving the jobs are not necessarily valid, because if indeed there is transportation there, those jobs will be automatically saved.

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, I think the answer to that is that this is not an all or none phenomenon. There is no doubt that if we had not had the consideration of saving jobs, we would have pulled out of express four years ago; there is no doubt whatsoever about that.

**Mr. Ellis:** But you did pull out of express ultimately.

**Dr. LeClair:** We pulled out of some of it because we merged it with trucking and in doing so some terminals, where we had two terminals in the same setting and the same region and so forth, some of them were closed. The fact of the matter Mr. Chairman, I think, is that there is excess capacity in that industry and we are absolutely convinced that not all of the people would be picked up by the other trucking firms. We are finding that out now. We are having some very confidential discussions now with other trucking firms and so forth and we are finding out that it is going to be very difficult for all of those jobs to be saved. It is not an all or none phenomenon. Perhaps it is somewhere in the middle. But, if you want, the consideration of jobs is a very important one, an extremely important one, and it is not certain that the industry can pick up the slack.

**Mr. Ellis:** I will quit, Mr. Chairman, without a question, but just with a statement that I have not seen, in my area, CN's responsibility for keeping jobs. Certainly the employment there has gone down dramatically. Thank you.

**The Chairman:** That was his comment. You have a different opinion. I am trying to get a couple of things done here before 11.00 a.m. Mr. Gray, because you have to leave at 11.00 a.m. . . Mr. Gray is the vice-chairman of this committee. Thank goodness he is, because he convened the steering committee yesterday when the chairman committed the fundamental faux pas that I have been complaining about in other members of not getting there for three-quarters of an hour because of other problems. So, Mr. Gray, that is why I am allowing you on right now.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Thank you, Mr. Chairman. You are very kind.

Gentlemen, I have a couple of short questions. When we talk about branch lines, the line from Matapédia to Gaspé on the Gaspé Peninsula, is that considered a branch line?

[Traduction]

entreprises qui exploiteront le réseau, probablement avec profit, espérons-le, et qui réembaucheront le personnel.

J'aimerais maintenant revenir au renflouement par le gouvernement précédent de la société Maislin, sauvetage qui fut vraiment une farce car si l'on avait permis la faillite de la Maislin, un certain nombre d'entreprises profitables auraient récupéré, premièrement, les trajets, deuxièmement, les employés et troisièmement, le matériel dans la mesure où il aurait été jugé utile. À mon avis, votre préoccupation de sauver des emplois n'est pas nécessairement fondée car s'il existe une demande, ces emplois seront automatiquement sauvés.

**Mr. LeClair:** Monsieur le président, ce n'est pas une situation de tout ou rien. Il ne fait pas de doute que si nous n'avions pas songé à conserver des emplois, nous nous serions retirés du service express il y a quatre ans; cela ne fait aucun doute.

**Mr. Ellis:** Mais vous avez fini par abandonner ce service.

**Mr. LeClair:** En partie, puisque nous avons regroupé ce service avec le camionnage, ce qui a parfois entraîné la fermeture de certains terminus lorsqu'il y en avait deux qui desservait la même région. En fait, monsieur le président, il y a des terminus en surnombre dans cette industrie et, en conséquence, nous sommes tout à fait convaincus que tous les employés ne pourraient être absorbés par les autres entreprises de transport. C'est tout au moins ce que nous découvrons maintenant. Nous tenons donc des discussions tout à fait confidentielles avec certaines autres entreprises de camionnage et nous sommes en train de découvrir qu'il sera difficile de sauver tous ces emplois. Il ne s'agit donc pas d'une situation de tout ou rien. Peut-être se situe-t-elle entre ces deux extrêmes. Quoi qu'il en soit, la possibilité de conserver des emplois est très importante pour nous, et ça n'est certainement pas l'entreprise privée qui pourra absorber les emplois en surnombre.

**Mr. Ellis:** Monsieur le président, je vais céder mon tour mais auparavant, je rappellerai que dans ma région, je n'ai pas remarqué que le CN s'est efforcé de conserver des emplois. Enfin, les emplois y ont certainement beaucoup diminué. Merci.

**Le président:** C'était son avis. Le vôtre est différent. Par ailleurs, j'aimerais qu'on effectue certaines choses avant 11 heures, étant donné que, monsieur Gray, vous devez nous quitter à 11 heures. Je rappelle que M. Gray est le vice-président de ce Comité. Heureusement d'ailleurs car c'est lui qui a convoqué le Comité de direction hier lorsque le président a fait un faux pas magistral, dont se sont plaints certains membres, en se présentant avec trois quart d'heure de retard à cause d'autres problèmes. Voilà pourquoi, monsieur Gray, je vous donne la parole dès maintenant.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Merci, monsieur le président. Vous êtes bien aimable.

Messieurs, j'ai quelques brèves questions à vous poser. Lorsque nous parlons de voies secondaires, estimez-vous que la

[Text]

**Mr. Lawless:** That line is mainly maintained today for passenger services in and out of that territory. I am rather embarrassed. I do not know whether it is classified right now as a branch line or not; I do not think it is. It is a secondary main line, I think.

**Dr. LeClair:** We will let him know.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Is there a large difference between a secondary main line and a branch line?

**Mr. Lawless:** Well, there is a standard by which it is maintained. That is one of the differences.

• 1055

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Okay. Gentlemen, I share the thoughts of Mr. Tobin. In regions such as ours, many people are worried about what is going to happen with this *Freedom to Move*. Do you gentlemen foresee more complications because of your relationship with VIA as opposed to other independent carriers?

**Dr. LeClair:** Could I ask for clarification? Mr. Chairman, as you know, we will be back for this when the passenger legislation comes up, but this is a very, very big problem. I wonder if you could clarify exactly which relationship with VIA you are referring to.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Dr. LeClair, I am just looking at the whole global idea of Canadian National with their relationship with VIA as opposed to Canadian Pacific Rail or other large carriers.

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, I wonder if you could agree that we answer this one by just saying the following. We can elaborate on this if you want to, but we would take a lot of time. We have approximately 85% of VIA's business, and Canadian Pacific has 15%. There are two problems involved in this: one is cost, but the other one, very importantly, is one of opportunity. We are not as free to be able to give our shippers the same kind of service when VIA has priority on some of our lines. So there are two problems—the cost problem, and the so-called opportunity cost. We expect to be asked to elaborate on this much later when the passenger legislation comes up in front of this committee.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Gray. That is a very interesting precedent. Mr. Taylor.

**Mr. Taylor (Bow River):** Thank you, Mr. Chairman. I am on duty in the House today, so I am going to ask the three questions I have in mind without any comments and then I would like to get the answers. The first one: In the present

[Translation]

voie de Matapédia à Gaspé ou jusqu'à la péninsule de Gaspé en est un exemple?

**M. Lawless:** Cette voie est maintenue aujourd'hui surtout pour le transport des passagers à destination et en provenance de ce territoire. Cela dit, je ne sais trop comment répondre car j'ignore si cette voie est considérée comme secondaire ou non; je ne le crois pas cependant. Je crois qu'il s'agit d'une voie principale secondaire.

**M. LeClair:** Nous vous aviserons de cela.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Y a-t-il une grande différence entre une voie principale secondaire et une voie secondaire?

**M. Lawless:** Eh bien, il y a une norme à respecter pour ce qui est de son entretien. C'est là l'une des différences.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** C'est bien. Messieurs, je partage les idées de M. Tobin. Dans des régions comme la nôtre, bon nombre s'inquiètent de ce qui arrivera avec cette nouvelle libéralisation des transports. J'aimerais donc savoir si vous entrevoyez davantage de situations complexes à cause de vos rapports avec VIA par opposition à d'autres transporteurs indépendants?

**M. LeClair:** Pouvez-vous donner d'autres éclaircissements? Monsieur le président, vous n'ignorez pas que nous comparaisons de nouveau lorsque le projet de loi relatif au transport des passagers reviendra sur le tapis et quoi qu'il en soit il s'agit d'un problème très, très important. J'aimerais que vous précisiez à quels rapports avec VIA vous faites allusion.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur LeClair, je tenais compte de la situation d'ensemble du Canadien National et de ses rapports avec VIA par opposition à ses rapports avec le service ferroviaire du Canadien Pacifique ou d'autres grands transporteurs.

**M. LeClair:** Monsieur le président, j'espère que la réponse suivante vous paraîtra satisfaisante. Nous pouvons collaborer à cet égard si vous le voulez, mais cela prendra beaucoup de temps. Nous prenons environ 85 p. 100 des affaires de VIA et le Canadien Pacifique en reçoit 15 p. 100. Il y a deux problèmes ici: l'un est le coût et l'autre, qui est très important, est le coût d'option. Nous ne sommes pas aussi libres de donner le même niveau de services à nos expéditeurs lorsque VIA détient la priorité sur certains de nos trajets. Il y a donc deux problèmes—celui du coût et celui du coût d'option. Nous nous attendons d'ailleurs à devoir développer davantage cette question lorsque votre Comité sera à nouveau saisi de la législation relative au transport des passagers.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Gray. C'est un précédent très intéressant. Monsieur Taylor.

**M. Taylor (Bow River):** Merci, monsieur le président. Étant donné que j'ai du travail à la Chambre aujourd'hui, je vais donc poser mes trois questions sans faire aucune remarque après quoi j'aimerais obtenir des réponses. D'abord la pre-

## [Texte]

National Transportation Act, is there room for the modes to get together and find ways and means of serving an area the best way, the most efficient way, at the least cost?

Secondly, in connection with your comments on equity capital that CPR can get that you cannot, do you as a Crown corporation have benefits somewhat equivalent to that of CPR to get equity capital, or have you benefits that CPR does not have due to the fact that you are a Crown corporation?

My third question is would you like not to be a Crown corporation? To put it a different way, if you were not a Crown corporation, would your analysis of freedom of movement be different from what you have given us today?

**Dr. LeClair:** Mr. Chairman, do you want those answered now, or for the record in future?

**The Chairman:** Well, we do not have time now.

**Mr. Taylor (Bow River):** The future is fine.

**The Chairman:** If they reply to them, you might even have further questions when you see the reply when we come back, Gordon. It is almost 11 a.m., and there is the bell. Just before we adjourn, a member who is not a member of the committee but is here today has asked me—and I will agree if I have the consent of the committee—to allow him to table some more questions. Some of them are a little broad, but this whole area is broad. Again, I am going to let him table them and give them to the CN, and there will be a written reply back to the committee. It is not just for the members. Mr. Dingwall, I will recognize you. I want you to remember that when things get tough, other members who are here regularly—

**Mr. Dingwall:** Thank you, Mr. Chairman, for that. I want to table the questions. There are nine questions to CN, ranging from questions concerning their debt from Sydney Steel to TerraTransport and a host of other things. I would hope the chief executive officer and the chairman of the board would respond fairly quickly to these questions and these concerns, because you have made some major statements here this morning with regard to regional development and how transportation will be a part of that. So these are nine questions that I hope you will answer and answer fairly quickly.

**The Chairman:** Fine. I will table those. Yes, Mr. Benjamin?

**Mr. Benjamin:** On a point of order, I have not seen the questions that Mr. Dingwall wants to ask.

**The Chairman:** I know.

**Mr. Benjamin:** I would suggest that questions are more properly put when we are dealing with Canadian National's annual report; otherwise, I can give him a hundred questions

## [Traduction]

mière: l'actuelle Loi nationale sur les transports permet-elle aux divers moyens de transport de se regrouper afin de déterminer comment le mieux desservir une région, c'est-à-dire de la façon la plus efficace et la plus économique?

Deuxièmement, par rapport aux observations que vous avez faites au sujet des avoirs auxquels le CPR a accès contrairement à vous, en tant que société de la Couronne, disposez-vous de bénéfices à peu près équivalents aux capitaux du CP ou même de bénéfices dont le CP ne dispose pas, du fait que vous êtes une société de la Couronne?

En troisième lieu, j'aimerais savoir si vous aimeriez ne pas être une société de la Couronne. Autrement dit, si vous n'étiez pas une société de la Couronne, votre analyse de la liberté du transport serait-elle différente de celle que vous nous avez donnée aujourd'hui?

**M. LeClair:** Monsieur le président, voulez-vous que l'on réponde à ces questions maintenant ou plus tard, par écrit?

**Le président:** Eh bien, nous n'avons pas le temps maintenant.

**M. Taylor (Bow River):** Plus tard sera tout à fait satisfaisant.

**Le président:** Si l'on répond à ces questions-là, vous aurez peut-être encore d'autres questions à poser par la suite, Gordon. Cela dit, il est presque 11 heures et on entend le timbre. Avant de lever la séance toutefois, un député présent ici mais qui n'est pas membre du Comité m'a demandé la permission de poser d'autres questions, ce que je lui accorderai si le Comité y consent. Certaines d'entre elles sont assez vastes mais de toute façon, le domaine lui-même est vaste. Encore une fois, je vais laisser ce député déposer ses questions après quoi je les transmettrai au CN, et ce dernier enverra une réponse écrite au Comité. Cette procédure ne vaut donc pas seulement pour les membres du Comité. Monsieur Dingwall, vous avez donc la parole. J'aimerais que vous vous rappeliez que lorsque la situation devient difficile, d'autres députés qui assistent ici régulièrement à nos réunions...

**M. Dingwall:** Merci, monsieur le président de votre hospitalité. J'aimerais maintenant déposer les questions à l'intention du CN. Elles sont au nombre de neuf et portent sur la dette liée aux activités de *Sydney Steel*, sur TerraTransport et bon nombre d'autres choses. J'espère donc que le secrétaire exécutif et le président du conseil d'administration répondront bientôt à ces questions car ce matin, on a entendu des déclarations importantes au sujet du développement régional et de la façon que le transport participera à cet effort. J'espère donc que l'on répondra assez rapidement à ces questions.

**Le président:** Très bien. Je dépose donc ces questions. Oui, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** J'invoque le Règlement car je n'ai pas vu les questions que M. Dingwall désire poser.

**Le président:** Je le sais.

**M. Benjamin:** À mon avis, il serait plus indiqué de poser de telles questions lorsque nous serons saisis du rapport annuel du Canadien National; autrement, moi aussi je puis poser des centaines de questions relatives au fonctionnement du CN et à



## [Text]

on their operations and everything else. This is dealing with the ... [itTechnical difficulties—Editor]

• 1103

**The Chairman:** Colleagues, our next witness is Air Canada.

Before calling on Mr. Taylor, who is just getting organized at the head of the table, for purposes of the record I would like to introduce the staff that in effect we approved in the steering committee report. We have on loan three individuals from the Canadian Transport Commission: Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch; and John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch. These three gentlemen, through the co-operation of the CTC, have been seconded at no cost to the committee. I guess they are still getting paid by the CTC. Depending on what the white paper does, I guess I had better not be too frivolous with that.

• 1105

We also have, as the steering committee has approved, and the discussions yesterday—and frankly they took their leap of faith because they have really been employed since I think October 15—two consultants, Dave Cuthbertson, who some of you may know, and his associate, Michael MacLeod. They are going to be sort of devil's advocates, and already we have seen the results of some of their handiwork, and members have received the questions that were directed to CN, some 22 or 26. They have also prepared 20-some-odd questions directed to Air Canada. And members, if you have had experience in other committees ... I must say, I only saw the questions this morning. Again, with Mr. Taylor, and it is the same with Dr. LeClair, we appreciate these witnesses coming today as we get started. The lead time has not been sufficient for briefs to be prepared and circulated before we meet so they can be dissected and questions circulated to members before they even come to the committee room, but that is certainly the intent and the hope of the committee so that we can expedite the hearings—have witnesses here in an examination question and answer rather than long monologues from witnesses, or even the chairman.

Mr. Taylor, we welcome you. Do you want to make an opening statement, and do you have a statement to circulate to the members?

**Mr. Claude I. Taylor (Chairman of the Board, Air Canada):** Thank you very much, Mr. Chairman.

Yes, I would like to make a few comments. We have a document in both French and English which should have been delivered here from Albert Street at 11 a.m., and it should be

## [Translation]

tout le reste. Cela porte sur ... [Difficultés techniques—Éditeur]

**Le président:** Chers collègues, notre prochain témoin sera Air Canada.

Avant de donner la parole à M. Taylor, qui est en train de s'installer au bout de la table, pour que cela soit consigné officiellement, j'aimerais vous présenter le personnel que nous avons de fait approuvé dans le rapport du comité directeur. Trois personnes ont été détachées auprès de nous par la Commission canadienne des transports: M. Paul Juneau, directeur de la Direction de l'analyse économique des chemins de fer, M. Tom Maville, directeur de la Direction de l'exploitation et des tarifs, et M. John Gibberd, directeur de la Direction de l'analyse économique. Grâce à la coopération de la CCT, ces trois personnes ont été détachées chez nous sans qu'il en coûte rien au Comité. J'imagine que la CCT continue de verser leurs salaires. Mais je suppose qu'en attendant les répercussions du Livre blanc, je ne devrais pas trop faire de facéties là-dessus.

Aussi, comme l'a approuvé le comité directeur et lors de nos discussions d'hier ... et je dois dire qu'ils nous ont fait confiance, car ils n'ont été embauchés que le 15 octobre, je pense ... nous avons avec nous deux experts-conseils, M. Dave Cuthbertson, que certains d'entre vous connaissent peut-être, et son associé, M. Michael MacLeod. Ils vont en quelque sorte jouer le rôle de l'avocat du diable, et nous avons déjà vu le résultat d'une partie de leur travail, et les députés auront reçu les quelque 22 ou 26 questions qui ont été posées au CN. Nos experts-conseils ont aussi préparé une vingtaine de questions pour Air Canada. Les députés qui ont déjà siégé à d'autres comités pourront ... pour ma part, je dois dire que je n'ai vu les questions que ce matin. J'aimerais dire à M. Taylor, et à M. LeClair, que nous leur sommes reconnaissants d'être venus témoigner aujourd'hui pour le début de nos travaux. Le préavis n'a pas été suffisant pour que les mémoires soient préparés et distribués avant la séance, afin que les députés puissent les examiner à fond et afin que des questions puissent être distribuées aux membres avant même qu'ils ne se présentent à la salle de réunion du Comité, mais c'est certainement l'intention du Comité de procéder ainsi à l'avenir, afin que les séances se déroulent le plus rapidement possible ... nous voulons pouvoir poser des questions aux témoins et écouter leurs réponses plutôt que d'entendre de longs monologues des témoins, ou encore du président.

Monsieur Taylor, nous vous souhaitons la bienvenue. Voulez-vous faire une déclaration préliminaire, et avez-vous une déclaration à faire distribuer aux membres du Comité?

**M. Claude I. Taylor (président du conseil d'administration, Air Canada):** Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais effectivement faire quelques observations. Nous avons un document en français et en anglais qui aurait dû être livré ici de la rue Albert à 11 heures ce matin, et nous l'atten-

## [Texte]

here momentarily. It is about 14 pages long, and we will make copies of that available.

In the meantime, Mr. Chairman, I will just be very brief in going through the same document that you will receive, and make a few comments.

First of all, Air Canada generally supports the thrust of the proposals made in the *Freedom to Move* document, and I will just highlight some of the general areas that we have some comments on.

In relation to tariffs and fares, our comments are that in a deregulated environment there certainly is less need for control, but we think that all of the people involved in air transportation should be treated on the same basis and not have different tariff filing rules for scheduled carriers and for charter carriers, and that is detailed in the paper.

The second comment I would make would relate to entry and exit and the establishment of new entrants or carriers, and certainly we support the paper's proposal, provided all air carriers are treated alike. And again we emphasize this, both in relation to tariffs and rates; and we emphasize it again in relation to entry and exit that the same rules should apply for all of the carriers, whether they are class I, class II, class III, or class IV.

Then we make some comments about the financial structure of the institutions in air transportation. We agree with the paper that these need to be revised, and it is the paper's contention that banks and financial institutions will be as effective as the CTC in testing financial fitness of both existing carriers and the new entrants. And so we agree with that, and we support it.

The other one, we believe there should be legislation or control with respect to foreign interests achieving ownership positions in Canadian air carriers. That is not spelled out. In the United States, as an example, they prohibit control of air carriers by foreign investors, although they do allow equity participation of up to a level of 25%, and we believe there is some need in Canada with respect to foreign ownership of Canadian air carriers, and this should be dealt with.

In terms of international services, we basically agree with the paper's recommendations that there is need for control on international services, simply because you are dealing on a bilateral level, and depending on what the regulatory process is in the other country, it needs to be balanced as to the controls that would be necessary for those foreign carriers operating in Canada. We believe there is a need for control mechanisms involving international carriers. In the case of the U.S., which is, of course, the largest air bilateral in the world—the Kennedy-U.S. bilateral is the largest and most complex—there are a lot of areas for negotiation and discussion. Talks are aimed in this direction at the present time on the trans-border bilateral. There have been some innovative proposals made by the Canadian delegation to the U.S. on it; it tends to have a

## [Traduction]

dans d'une minute à l'autre. C'est un document d'environ quatorze pages, et nous en distribuerons des copies.

Entre-temps, monsieur le président, je vais, très brièvement, me fonder sur ce document que vous allez recevoir pour faire quelques observations.

Je tiens à vous dire tout d'abord qu'Air Canada appuie les objectifs que visent les propositions énoncées dans le document *Aller sans entraves*, et je vais simplement mettre en lumière certains des grands sujets que nous aimerions commenter.

En matière de tarification, nous sommes d'avis que dans un milieu déréglementé, les contrôles seront moins nécessaires, mais nous pensons que tous les transporteurs aériens devraient être traités sur un pied d'égalité, et qu'il ne devrait pas y avoir de règles différentes régissant le dépôt de tarifs aériens pour les transporteurs officiels et les transporteurs qui offrent des vols notifiés, et vous trouverez notre position détaillée à ce sujet dans le mémoire.

La deuxième observation que j'aimerais faire porte sur la liberté d'entrée et de sortie et l'établissement de nouveaux exploitants, et nous appuyons les propositions du document, à condition que toutes les compagnies aériennes soient soumises à un traitement identique. Nous voulons insister là-dessus, et pour la tarification, et pour la liberté d'entrée et de sortie: les mêmes règles devraient s'appliquer à tous les transporteurs aériens, qu'il s'agisse des classes I, II, III ou IV.

Nous faisons ensuite quelques observations sur la structure financière des établissements qui oeuvrent dans le domaine du transport aérien. Nous reconnaissons, à l'instar du Livre blanc, qu'une révision s'impose, et nous convenons que les banques et autres établissements financiers peuvent évaluer aussi bien que la CCT la solvabilité des transporteurs existants et des nouveaux venus. Nous sommes d'accord avec ce point de vue, et nous l'appuyons.

Nous pensons aussi qu'il devrait y avoir des lois ou des mécanismes pour empêcher le contrôle d'un transporteur aérien canadien par des intérêts étrangers. Le document n'est pas explicite là-dessus. Aux États-Unis, par exemple, un transporteur aérien ne peut pas être contrôlé par des intérêts étrangers, mais la participation au capital-actions peut aller jusqu'à 25 p. 100, et la Société estime que le Canada devrait adopter une loi pour empêcher le contrôle de transporteurs aériens canadiens par des intérêts étrangers.

Pour ce qui est des services internationaux, Air Canada est d'accord, de manière générale, avec le document qui préconise un certain contrôle, car des accords bilatéraux sont en cause, et il faut tenir compte du processus de réglementation dans l'autre pays, afin de l'équilibrer par des mesures qu'il peut être nécessaire d'imposer aux transporteurs étrangers qui exploitent des lignes au Canada. Nous pensons qu'il faut établir des mécanismes de contrôle pour les transporteurs internationaux. Dans le cas des États-Unis, avec qui nous avons le plus long accord bilatéral au monde... l'accord Kennedy-États-Unis est le plus long et le plus complexe... de nombreux domaines devront faire l'objet de négociations et de discussions. Des pourparlers ont lieu à l'heure actuelle sur l'accord bilatéral transfrontalier. Certaines propositions novatrices ont été

## [Text]

separate position from all other international carriers. Of course, international pricing again has to have controls applied to it because of the position of the other foreign countries.

• 1110

Let me just go along quickly to one or two other major points, especially the financing of carriers which enables them to establish their position in Canada. Again, private carriers have a much greater access to it in terms of the financial markets because of their ability to issue equity and to sell shares in the market. The Crown corporation, on the other hand, is restricted to its ability to draw support from its shareholder. And its shareholder has not been giving it any support for many years.

Mr. Chairman, I would just like to make one comment relative to what is referred to as Air Canada's dominant position in the aviation field in Canada. We hear a lot of numbers quoted about our position in Canada. The figure of 60% is often used by some of our competitors. This is a myth. We do not have 60% of the Canadian market. If we want to go back into history a little bit, our share has declined from 1977 to 1983, according to international statistics produced by the CTC and other regulatory agencies. In 1977, we had 56%. In 1983, we had 49.8%. I have seen some figures for 1984 and 1985, which are about a year in coming out. If you take all of the carriers, including class I, class II, which are the regionals, and class III, which are basically the local service carriers and the charter carriers operating within Canada, you can get a number of less than 40% for our share now in the Canadian market. We are not as dominant as we once were.

Some advocates of deregulation have predicted that there would be dozens of new carriers entering markets to shake up the so-called existing airlines. We suspect it is more likely that market concentration could result through mergers. We have been seeing some of this. Again, I would like to give you a couple of numbers to show what has happened in the U.S. Some large carriers are American, United and Delta. In 1982, American had about 11% of the total market, United about 14% and Delta about 7%. According to the latest numbers I have for the first eight months of 1985, American has 15%, United has 14% and Delta has 10%. So the larger carriers have basically maintained or enlarged their position, even though there have been a lot of new carriers coming in down at the bottom.

Mr. Chairman, I would close my remarks from the paper with those few words and assure you that Air Canada, regardless of its ownership position, is in this business to stay.

## [Translation]

formulées par la délégation canadienne aux États-Unis à ce sujet; la position des États-Unis tend à être différente de celle de tous les autres transporteurs internationaux. Il faut aussi, bien sûr, exercer un certain contrôle sur les tarifs aériens internationaux, à cause de la position des autres pays étrangers.

Permettez-moi encore de soulever rapidement un ou deux autres points d'importance majeure, notamment le financement des transporteurs qui leur permet de se trouver une place au soleil sur les marchés canadiens. Permettez-moi de répéter que les transporteurs du secteur privé ont plus facilement accès au marché financier car ils peuvent offrir la participation au capital-actions, ou vendre des actions en Bourse. Une société de la Couronne, par contre, dépend des moyens financiers que met à sa disposition son actionnaire. Et, depuis de nombreuses années, notre société ne profite plus de l'appui de cet actionnaire.

Monsieur le président, j'aimerais simplement faire une observation quant à la prétendue prépondérance d'Air Canada dans le domaine de l'aviation au Canada. On cite beaucoup de chiffres quant à notre position au Canada. Le chiffre de 60 p. 100 est souvent cité par certains de nos concurrents. Il s'agit d'un mythe, toutefois; nous ne desservons pas 60 p. 100 du marché canadien. Si vous revenez en arrière un petit peu, vous verrez que notre part du marché a diminué de 1977 à 1983, selon les statistiques internationales émises par la CCT et par d'autres agences de réglementation. En 1977, notre part du marché était de 56 p. 100. En 1983, elle était de 49.8 p. 100. J'ai vu certains chiffres pour 1984 et 1985, qui mettent environ une année à être publiés. Si vous prenez tous les transporteurs, y compris ceux de la classe I, et de la classe II, les lignes régionales, ainsi que de la classe III, essentiellement les transporteurs qui offrent un service local et les affrèteurs qui exploitent des lignes intérieures, vous verrez que notre part du marché canadien se chiffre à moins de 40 p. 100 à l'heure actuelle. Notre prépondérance n'est plus ce qu'elle était.

Certains partisans de la déréglementation ont prédit que l'entrée sur le marché de dizaines de nouveaux transporteurs ébranlerait les transporteurs existants. Nous pensons plutôt que des fusions provoqueront une concentration des compagnies aériennes, comme c'est déjà le cas. J'aimerais vous fournir quelques statistiques pour illustrer ce qui s'est passé aux États-Unis. Les sociétés *American*, *United* et *Delta* sont de gros transporteurs aériens américains. En 1982, la société *American* détenait environ 11 p. 100 du marché total, la *United* détenait environ 14 p. 100 de ce marché et la *Delta* environ 7 p. 100. D'après les derniers chiffres dont je dispose pour les deux premiers trimestres de 1985, *American* a maintenant 15 p. 100 du marché, *United* 14 p. 100, et *Delta*, 10 p. 100. Les grosses sociétés ont donc maintenu ou élargi leur part du marché, malgré l'arrivée de nombreuses petites sociétés de transport aérien.

Monsieur le président, je termine mes remarques avec ces quelques mots, et permettez-moi de vous assurer que la société Air Canada continuera d'offrir ses services, qui que soient ses



## [Texte]

Those of us who are identified with it believe that we are in this business to stay and to continue to be the aggressive airline in Canada, both domestically and internationally. Thank you.

**The Chairman:** Fine. I am just going to deviate, if I have the consent of the committee. I was going to call Mr. Ouellet and Mr. Benjamin in the usual order. But one of the members—again, this is a little unusual—has indicated to me that he has to leave at 11.40 a.m. He has been here all morning; he has one question in the written questions which Mr. Taylor will be getting, and it is a question with very direct application to his area, as will be obvious in the question, question 14. I am also going to have the consent of the committee for this question and answer, so I call upon Mr. Clifford. I thank you for the indulgence and the consent of the committee, and we will try to be loose that way to accommodate members as we continue this two-month intellectual trek. Mr. Clifford.

• 1115

**Mr. Clifford:** Mr. Taylor, I was interested in your comments. You summed up by saying that you want to be an aggressive company and you welcome the opportunity to be that. The question I have for you is that Air Canada and Pacific Western Airlines Ltd. have offered to purchase a major interest in Air Ontario. What I really want to know is, as a government-controlled company, should you go ahead with this acquisition? Should a Crown corporation really carry on by gobbling up and controlling small independents?

**Mr. C. Taylor:** Mr. Clifford, I would perhaps pick a little different position. I do not think we are gobbling up a carrier in this case; in fact, our partner in the plan you mentioned is with another private carrier, which is Pacific Western Airlines. I think a point I would like to make is that under deregulation and what I said about concentration of carriers... In the case of Air Ontario, they are very much of a feeder carrier into terminal 2 in Toronto; and if the smaller communities in Ontario are going to get the adequate service which they need in order to flow the traffic from the smaller communities into a major hub centre so that they can get on the larger carriers and go to Vancouver or wherever, it is very important that the large carriers have an association of some kind with these feeder carriers. In this case, our position is 24%, PWA's position is 24%; and so the two of us are very minority shareholders, if you will. The object of it is to ensure that feed comes from the smaller communities to the major hub so that it can then spread out through the network of the two carriers.

**Mr. Clifford:** Could I just ask a short supplemental to that? If you get an interest, a 24% interest, would that reflect your interest in the smaller communities, such as London, in the future—only 24%? In other words, would you feel justified in reducing Air Canada's presence in the smaller centres such as London, because you would feel that you are adequately serving it through this other way?

**Mr. C. Taylor:** Mr. Clifford, the answer to that is yes. I would caution that it does not mean that our position will be

## [Traduction]

actionnaires. Ceux d'entre nous qui s'identifient à cette société croient en sa permanence, et croient qu'elle continuera d'être la compagnie aérienne la plus dynamique du Canada, sur les lignes intérieures comme sur les lignes internationales. Merci.

**Le président:** Très bien. Avec la permission du Comité, j'aimerais déroger légèrement à la procédure habituelle. J'allais, comme d'habitude, donner la parole à M. Ouellet et à M. Benjamin. Mais, l'un des députés... encore une fois, il s'agit de circonstances un peu inhabituelles... m'a dit qu'il devait partir à 11h40. Il a été ici pendant toute la séance de ce matin; il aimerait poser l'une des questions qui figurent sur la liste des questions écrites que nous allons remettre à M. Taylor, et c'est une question qui touche directement sa région, comme vous pourrez le constater facilement en lisant la question n° 14. Il me faut aussi le consentement du Comité pour recevoir la question de M. Clifford et la réponse. Je vous remercie de votre indulgence et de votre consentement. Nous essayerons d'être souples pendant les cheminement intellectuels des deux mois à venir. Monsieur Clifford.

**M. Clifford:** Monsieur Taylor, je m'intéresse à vos commentaires. Vous nous avez dit que vous souhaitez avoir l'occasion d'être une compagnie agressive. Ma question est la suivante. Air Canada et Pacific Western Airlines ont proposé d'acheter une importante participation dans Air Ontario. En tant que société d'État, pensez-vous que cette acquisition soit justifiée? Croyez-vous qu'il est prudent pour une société d'État d'avalier des petites entreprises indépendantes?

**M. C. Taylor:** Monsieur Clifford, dans ce cas-ci je ne dis pas avec vous que nous sommes en train d'avalier un transporteur. En fait, comme vous l'avez dit, notre partenaire est la Pacific Western Airlines, qui est aussi un transporteur privé. Étant donné les déréglementation et la concentration des transporteurs... Air Ontario est surtout un transporteur d'apport au terminal 2 de Toronto. Pour assurer un service adéquat aux petites collectivités ontariennes, c'est-à-dire pour permettre au public de ces collectivités d'attraper des vols destinés aux grands centres comme Vancouver, il faut que les grands transporteurs aient des liens avec des petits transporteurs d'apport. Dans le cas auquel vous faites référence, nous, ainsi que la PWA, détenons 24 p. 100. Donc, nous sommes des actionnaires minoritaires. Notre objectif est d'assurer le transport des petites collectivités aux grands centres, et vers les réseaux des deux transporteurs par la suite.

**M. Clifford:** J'aimerais poser une question supplémentaire. Est-ce que votre intérêt pour les petits centres tels que London serait proportionnel à vos actions, disons de 24 p. 100? En d'autres termes, envisagez-vous une réduction dans vos activités aux petits centres, tels que London, parce que vous les desservez de cette façon?

**M. C. Taylor:** Oui, monsieur Clifford, en effet. Cela ne veut pas dire que 24 p. 100 de nos efforts seront consacrés à

**[Text]**

24% in London, but certainly as one of the major carriers in Canada, what we want to ensure is that communities such as the one you mentioned—London—does have access to all of the major services. In this case, the best way to do that is to have a smaller carrier so they can mount the frequency and give a greater frequency than we can to that market to ensure that market has access to the larger network of the bigger carriers.

**Mr. Clifford:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Clifford. Mr. Ouellet.

**Mr. Ouellet:** Monsieur le président, j'ai trois questions à poser à notre témoin ce matin. La première a trait à la possibilité qu'Air Canada devienne une compagnie, partiellement, de propriété privée et d'autoriser les employés d'Air Canada à devenir copropriétaires.

Monsieur Taylor, ne croyez-vous pas qu'avec cette nouvelle politique de déréglementation, il serait préférable qu'Air Canada devienne une compagnie privée? Cette possibilité est-elle discutée présentement par vous, en tant que président du conseil, avec le ministre? Avez-vous fait valoir au ministre qu'un grand nombre de vos employés veulent devenir propriétaires?

• 1120

**Mr. C. Taylor:** Mr. Ouellet, there have been and there are discussions going on at the board level of Air Canada on this subject. In fact, there is a committee of the board dealing with this subject. The board committee, the president and I have had a number of discussions with the Minister of Transport on the question of Air Canada's ownership. Certainly the question of employee participation is one of the issues that is receiving a lot of consideration because we know that there has been an expression by a large number of the Air Canada people of an interest in sharing in this corporation with which they identify. It is through their efforts that much of the success of Air Canada has been achieved. The answer to your question is that it is a subject under discussion at both the board level and with the Minister and employee participation is one of the key items in those discussions.

**Mr. Ouellet:** Ma deuxième question a trait à la perception du public que la déréglementation va entraîner une baisse des prix pour les usagers des avions, pour les voyageurs. Je pense que tout le monde est d'accord que, déjà, il y a eu une certaine baisse des prix sur les grandes routes. Qu'est-ce qui arrivera des routes des régions éloignées qui desservent des populations beaucoup moins denses? Je pense par exemple aux services en Abitibi et sur la Gîte-Nord au Québec; je pense au service à Terre-Neuve, pour les gens de Gander et de Stephenville; je pense aux populations de la Saskatchewan ou de l'Île-du-Prince-Édouard. Monsieur Taylor, est-ce qu'Air Canada, malgré la déréglementation, s'engage à continuer ces services, et quels seront les mécanismes en place pour assurer que ces services continueront d'exister à des prix raisonnables?

**Mr. C. Taylor:** Mr. Ouellet, first of all, on the subject of prices—as I understand the question there were two references, one to prices and one about maintaining service. On the

**[Translation]**

London, mais, en tant que transporteur important au Canada, nous voulons nous assurer que les collectivités de cette importance auront accès à tous les services importants. La meilleure façon de le faire est de faire appel à un petit transporteur, mieux en mesure d'assurer des vols fréquents et l'accès aux plus grands réseaux des transporteurs majeurs.

**M. Clifford:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Clifford. Monsieur Ouellet.

**Mr. Ouellet:** Mr. Chairman, I have three questions to ask our witness this morning. The first one deals with Air Canada becoming a partially privatized company and allowing Air Canada employees to become joint owners.

Mr. Taylor, do you not feel that under this new policy of deregulation, it would be better for Air Canada to become a private company? As chairman of the board, have you discussed this possibility with the Minister? Have you told the Minister that a large number of your employees would like to become shareholders?

**M. C. Taylor:** Monsieur Ouellet, il y a depuis quelque temps des discussions au conseil d'administration d'Air Canada sur cette question. Il y a même un comité spécial qui étudie les possibilités. Le conseil d'administration, le président et moi-même avons eu plusieurs discussions avec le ministre des Transports. Nous étudions la question de très près, car un grand nombre de nos employés aimeraient s'intéresser dans une société à laquelle ils s'identifient. C'est en grande partie grâce à leurs efforts que nous avons si bien réussi. Pour vous répondre, et le conseil d'administration et le Ministre étudient la question, et la participation des employés est un facteur clé dans leurs discussions.

**Mr. Ouellet:** My second question has to do with the public perception that deregulation will mean lower costs for travellers. I think everyone would agree that there has already been some reduction in prices on major routes. What is going to happen to services in remote areas which are much more lightly populated? I am wondering about service to Abitibi and the North Shore in Quebec; about Gander and Stephenville in Newfoundland; and about the people in Saskatchewan or Prince Edward Island. Mr. Taylor, is Air Canada committed to continuing its service in spite of deregulation, and what mechanisms have been set up to ensure that these services will continue to exist at a reasonable price?

**M. C. Taylor:** D'abord, monsieur Ouellet, sur la question des prix—si j'ai bien compris vous avez posé des questions sur les prix et sur le maintien des services. Pour ce qui est des prix,

[Texte]

question of prices, one of the things that we have had to face in Air Canada—particularly as the North American industry has become much more competitive both across the border with the U.S. and between points like Chicago and Seattle draining traffic from Toronto to Vancouver, and even within Canada itself as we have seen the other Canadian carriers grow and reduce our share of 49% down to 30%—is that when the competitor puts in a price on a route or a series of routes this requires the other carriers in the route, including ourselves if we are going to stay in that market, to essentially match those prices. The pricing structure then builds up on the basis of where the pressure comes from in the marketplace and the competitive situation and the influence that has on the structure of pricing. We have had to approach our pricing on that basis rather than on saying that the cost for air transportation in Canada will be the same cents per mile for every point in Canada. It is simply a fact of life of what happens when you have a lot of people playing in the same marketplace. That is one of the things that happens as a result of more carriers being in the marketplace.

On the question of services to communities, we still look upon ourselves as being the national carrier of Canada. We have made no statements at this point in time that services are going to be withdrawn from any of the communities that we are now serving. We had one exception to it in Canada when we went back into the Calgary-Edmonton market about a year ago. We stayed in it for only a short period of time and came out. If it should confront us at some point in the future, as I have said in various community meetings we have had, we would only approach it when we were satisfied that the service to those communities would be replaced with an adequate level of service. As for the reference earlier to the Air Ontario situation in London, Ontario, yes, we did withdraw substantially from London, Ontario, but only in co-operation with Air Ontario. Their replacement of services in fact provided much greater frequency than we were providing. So anything we would do relative to the level of service to a community would be done in conjunction with a replacement service then.

• 1125

**M. Ouellet:** Ce matin, aux nouvelles, nous apprenions que l'offre d'achat de Nordair par la compagnie CP Air avait été approuvée par les deux bureaux de direction, ce qui veut dire que le dossier ira maintenant à la Commission canadienne des transports qui devra approuver ou rejeter la transaction. Est-ce qu'Air Canada va s'opposer à l'achat de Nordair par CP Air devant la Commission canadienne des transports ou si Air Canada va demander au ministre des Transports d'intervenir pour empêcher cette transaction?

**The Chairman:** I am not surprised at the question, Mr. Ouellet. I am going to let Mr. Taylor answer it, because he is a very competent witness. I must say that freedom to move is a very broad subject, and so is deregulation and competition. I thought the question would come somehow. But we are not going to get into all the details of the transaction, which will be reserved later for the hearing.

Mr. Taylor.

[Traduction]

en Amérique du Nord la concurrence est beaucoup plus forte, non seulement avec les États-Unis, où les grandes villes comme Chicago et Seattle attirent les passagers se rendant de Toronto à Vancouver, mais aussi à l'intérieur du Canada où les autres transporteurs ont réduit notre part du marché de 49 p. 100 à 30 p. 100. Quand un concurrent fixe ses prix il oblige les autres transporteurs, y compris notre compagnie si nous voulons rester dans le marché, à offrir des prix semblables. Les prix sont établis en fonction des pressions qui s'exercent dans le marché et de la concurrence. Il nous faut prendre cette approche, au lieu d'établir des prix fixes de x cents par mille partout au Canada. Quand il y a plusieurs intervenants, ou plusieurs transporteurs, sur le même marché, c'est la réalité économique.

Quant aux services aux collectivités, nous estimons que nous sommes toujours le transporteur national du Canada. À ce jour, nous n'avons pas évoqué la possibilité d'éliminer des services aux collectivités que nous desservons maintenant. Il n'y a qu'une seule exception au Canada, quand nous sommes entrés au marché Calgary-Edmonton il y a un an. Nous n'y sommes pas restés très longtemps. Si la question se pose à l'avenir, comme je l'ai dit souvent aux diverses réunions communautaires, nous nous assurerons que l'endroit continuera d'être convenablement desservi. Quant à la question qui portait sur London (Ontario), il est vrai que nous nous sommes retirés de ce marché, mais avec la collaboration d'Air Ontario. Ils ont remplacé nos services de façon à fournir des vols beaucoup plus fréquents. Donc, si nous changeons notre service à telle collectivité, nous assurerons un service de remplacement.

**Mr. Ouellet:** On the news this morning we learned that CP Air's offer to buy Nordair had been approved by both boards of directors, and the matter will now go before the Canadian Transport Commission for approval or rejection. Is Air Canada going to go before the Canadian Transport Commission to oppose this purchase or is it going to ask the Minister of Transport to put a stop to it?

**Le président:** Votre question ne me surprend pas, monsieur Ouellet. Je vais laisser M. Taylor répondre, car c'est un témoin expert. La *Aller sans entraves*, la déréglementation, la concurrence: autant de questions très vastes. Je m'attendais un peu à cette question. Mais nous n'allons pas entrer dans des détails de la transaction, car nous les entendrons à l'audience.

Monsieur Taylor.



*[Text]*

**Mr. C. Taylor:** I am facing a bit of a dilemma on this one. I do not think the last inning has been played in this game. I understand there are going to be some more announcements later on today. I was informed of this as I came in. I do not know what they are, and I do not know what subjects they are going to cover. I suppose I could say I do not want to answer your question until I hear what the next announcement is. However, I will try to answer it. Just as we did when we applied to acquire an interest in Air Ontario, we believe it is the right thing to do in the present environment in Canada, given the way the structure of the industry is going. I indicated earlier in my comments that I think there could very well be consolidations happen in Canada as a result of new regulations. I think we might find it difficult to oppose some of these consolidations when we ourselves may want to be involved in consolidations.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Taylor, for a very interesting answer. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I want to say at the outset that I, as a Canadian, have always been proud of our national airline, which is publicly owned. When the private sector refused for many years to provide air services to dozens and dozens of places in Canada, it was the people of Canada through Trans-Canada Airlines and Air Canada who built up the service and the routes. We have, in Air Canada, one of the top ten airlines in the world. The trouble with us Canadians is that when we do have something good we run around complaining about it, instead of bragging about it.

So I can tell Mr. Taylor that he has some friends here in the House of Commons. Even though we get mad at him about some specific corporate or management practices, you do have an excellent airline and you have continued to serve places in this country where I know darn well you do not make money. But Air Canada as a corporation and its management have shown some social responsibility, Mr. Chairman. Had they have been a privately owned airline, they would have deserted a lot of those places a long time ago because they could not make a buck.

• 1130

I want to ask Mr. Taylor, using the U.S. experience, but more so in Canada, with the size of the market, when you deregulate particularly the matter of entry and exit to and from routes, or city pairs, what you get is a whole bunch more players moving in. Little jerk-water outfits will start up with second-hand aircraft, or leased aircraft, crews laid off from other airlines, at half or less than half the pay, with the intention of gravitating to a market like Vancouver and Toronto and Montreal, starting out from little... and there are so many of them they just take turns going broke. In other words, the more you fractionalize the market, the limited market in Canada, because of our smaller population, what you in fact get is a return to some kind of mediocrity. There is not enough market there for so many players. So they will take turns going in and out, or there will be mergers. They will either go broke or they will merge. Is that not the logical result of deregulation of entry and exit?

*[Translation]*

**M. C. Taylor:** Je me sens enfermé dans un dilemme, car j'ai l'impression que le jeu n'est pas encore terminé. Je crois savoir qu'il y aura d'autres communications plus tard dans la journée. On me l'a dit à l'entrée. Je ne suis pas au courant des communications, ni des questions dont ils vont parler. J'aimerais mieux ne pas répondre à votre question avant d'entendre le prochain communiqué. Cependant, je ferai de mon mieux. Étant donné la structure de l'industrie, et la conjoncture actuelle au Canada, nous estimons que c'est la chose à faire, et nous en avons fait autant dans le cas d'Air Ontario. Comme je l'ai dit tout à l'heure, il est fort possible que nous ayons des fusions au Canada à la suite des nouveaux règlements. Je pense qu'il serait mal venu de nous y opposer, car il se peut que nous aussi, nous voulions en être.

**Le président:** Merci, monsieur Taylor, de votre réponse très intéressante. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais d'abord dire qu'en tant que Canadien, je suis très fier de notre compagnie nationale aérienne, qui appartient au public. Pendant des années le secteur privé a refusé de fournir des services à maints endroits au Canada, et c'était les Canadiens, par le truchement de Trans-Canada Airlines et d'Air Canada, qui ont établi les services et les routes. Air Canada est une des dix meilleures compagnies aériennes au monde. Notre problème c'est que nous nous plaignons de nos accomplissements, au lieu de nous en vanter.

J'aimerais dire à M. Taylor qu'il a des amis ici à la Chambre des communes. Même si nous ne sommes pas contents de certaines de ses pratiques, votre compagnie est excellente et vous avez continué à desservir des endroits qui sont loin d'être rentables. La compagnie et ses gestionnaires ont fait preuve de responsabilité sociale, monsieur le président. S'il s'était agi d'une société aérienne privée, un bon nombre de ces circuits auraient été abandonnés car ils ne sont pas rentables.

Ma question s'adresse à M. Taylor. À partir de l'expérience américaine, mais encore plus de la situation au Canada, en tenant compte de la taille du marché, lorsqu'on dérègle l'attribution des circuits ou des paires de villes, il en résulte une augmentation considérable du nombre d'intervenants. De petites compagnies de rien du tout se lancent en affaires avec des avions usagés ou loués, du personnel mis à pied par d'autres compagnies et qui est payé à la moitié ou moins du salaire habituel; leur intention est de se greffer à des marchés comme Vancouver, Toronto et Montréal, en commençant par plus petit... et il y en a tellement, de ces petites compagnies, qu'elles font faillite l'une après l'autre. Autrement dit, lorsque le marché est fractionné—et le marché canadien est limité en raison de notre petite population—il se produit un genre de retour vers la médiocrité. Il n'y a pas suffisamment de clients pour autant d'intervenants. Ces compagnies font donc faillite l'une après l'autre, ou encore elles se fusionnent. Il y a donc

[Texte]

**Mr. C. Taylor:** Mr. Benjamin, I too am proud of Air Canada and its history. I believe we have shown some social responsibility over the last 49 years. Next year we begin the celebration of our 50th anniversary.

The market has grown tremendously in Canada in travel. We have seen this particularly in air travel. As that market grows and as the consumer begins to compare more readily what is happening to the same market 200 miles to the south of him, he begins to wonder why that quality of service which he views as quality is not available to him in Canada. That quality may be on the basis of price, it may be on the basis of more frequency of service, with different types of aircraft, and so on. So it becomes somewhat of a demand on the consumer to see more of this. As these other carriers enter the market, it is true, I think, Mr. Benjamin... certainly we have seen it in the U.S. where a lot of people have entered this new market and some of them have survived—and survived very well—and some have not. Whether or not we will see that repeated in Canada I am not sure, because I suspect it is the size of the markets in Canada that will discourage a lot of people from entering the market.

We have had quite a number enter the market; not in the numbers of the United States. Over the last 10 years, if you look around Canada and see the growth in some of the so-called local service carriers and regional carriers, it is not so much that there are new entrants as that the ones that were very small have grown. PWA was a very small carrier at one time. Today it is a fairly large carrier. Air Ontario, which was a very, very small carrier at one time, is now a somewhat larger carrier. So we have seen the small carriers in Canada tend to become larger in serving the communities they do.

I do not think we have seen a proliferation of carriers in Canada. I would even suggest I do not think we will see a proliferation, because I do not think we will see that many more coming into the market. But yes, there will be carriers coming in with a different type of equipment, particularly in the smaller markets, and replacing some of the larger carriers. This is where the communities—as I have said publicly—are going to have to make their own positions very clear on the type of air service they want to see maintained.

Then, of course, being the largest carrier in Canada for a long period of time, we have been exposed to these other carriers coming in. At the same time we have not abandoned that many places in Canada either, even in the face of this.

**Mr. Benjamin:** But is it not inevitable, when you leave the matter of entry and exit fairly wide open, that when you are going to make a long trip instead of changing aircraft once you end up changing aircraft two or three times, or changing

[Traduction]

faillite ou fusion. N'est-ce pas là une conséquence logique de la déréglementation de l'attribution des circuits?

**M. C. Taylor:** Monsieur Benjamin, je suis trop fier d'Air Canada et de son histoire. Je crois que nous avons fait preuve de responsabilité sociale au cours des 49 dernières années. L'an prochain nous commençons à célébrer notre cinquantenaire.

Au Canada, le marché des voyages s'est accru énormément. Nous l'avons observé surtout dans le domaine des voyages par avion. Avec l'expansion du marché, le consommateur commence à comparer plus facilement ce qui se produit dans le même domaine à 200 milles au sud de lui. Il se demande pourquoi cette qualité de service qu'il juge supérieure ne lui est pas offerte au Canada. Quand on parle de qualité, il peut s'agir d'un prix plus bas, d'un service plus fréquent, de divers types d'aéronefs, etc. Le consommateur demande donc à recevoir plus. Lorsque ces autres transporteurs se lancent sur le marché, il est vrai de dire, monsieur Benjamin... nous avons certainement pu observer qu'aux États-Unis, où beaucoup de compagnies se sont lancées dans ce nouveau marché, certaines d'entre elles ont survécu, et très bien dans certains cas, alors que d'autres n'ont pas réussi. Je ne suis pas certain que la même chose se produise au Canada, car je pense que la taille des marchés chez nous découragera beaucoup d'intervenants de s'y lancer.

Déjà un bon nombre de nouvelles sociétés sont présentes dans ce marché, quoi que ce nombre ne soit pas comparable à la situation aux États-Unis. Si vous regardez la situation canadienne, vous constaterez qu'au cours des 10 dernières années, il y a eu croissance chez ceux qu'on appelle les transporteurs de service local et régional; ce n'est pas tellement qu'il y a de nouveaux arrivants, mais les sociétés qui étaient très petites ont grandi. PWA a déjà été un très petit transporteur. Aujourd'hui il s'agit d'une société de taille respectable. Air Ontario qui était une toute petite compagnie est maintenant devenu un transporteur plus important. Alors on constate que les petits transporteurs au Canada tendent à grandir en desservant leur propre communauté.

Je ne crois pas qu'il y ait eu prolifération des transporteurs au Canada. J'irais même jusqu'à dire qu'il n'y aura pas de prolifération, parce qu'à mon avis, il n'y aura pas beaucoup de nouveaux intervenants. Il est vrai que de nouveaux transporteurs utilisant de l'équipement différent remplaceront certains des gros transporteurs, particulièrement dans les plus petits marchés. Comme je l'ai déjà dit publiquement, c'est là où les communautés devront faire connaître très clairement le genre de service aérien qu'elles désirent.

Puisque nous sommes depuis très longtemps le plus important transporteur au Canada, nous avons subi les conséquences de l'arrivée de ces nouveaux transporteurs. Malgré cela, pendant la même période, nous n'avons pas abandonné beaucoup de nos circuits au Canada.

**M. Benjamin:** Lorsqu'on relâche les dispositions relatives à l'attribution et à l'abandon des lignes, la situation suivante n'est-elle pas inévitable: lors d'un long trajet, plutôt que de changer d'avion une fois, il y a deux ou trois changements

[Text]

airlines two or three times, as compared to, when only Air Canada served Regina and Saskatoon, for example, you could go across the country with maybe one change of aircraft, go to the other end of the country?

Then we got a second airline, Air Canada, as I recall, was required to give up a couple of flights a day out of Regina and Saskatoon to make room for PWA.

Then we got a third airline. Then we had worse service, worse schedules, changing aircraft more often, changing airlines more often, than we had with one airline, because the market is not big enough for three airlines to mess around in there. When the recession hit, CP Air, which had come in with great fanfare and full-page ads, just sneaked out of town overnight, just pulled out, not prepared to take the bad with the good.

That has been the problem, Mr. Chairman. As soon as Air Canada started to turn things around... For years Trans-Canada Airlines lost money, but as soon as they started making a profit here come these johnny-come-latelies who want a piece of the action, which is really not fair. Where the hell was CP Air when we needed them starting in 1937?

Is it not inevitable that this sort of thing is happening now and will happen even more as time goes on?

**Mr. C. Taylor:** I do not think there is any question but that some of that will happen, Mr. Benjamin. I think what the carriers are doing—certainly we are doing it, and I think the other carriers as well—is at one time all of our long-haul transcontinental flights in Canada were operated with 747s after we bought them, a very big airplane, and 1011s, but with the additional services in Canada now and the size of markets we have we are down-sizing our equipment in Canada. That does not mean that we are drawing away from the number of frequencies. We want to keep the three or four flights a day from Toronto to Vancouver or five or six from Toronto to Winnipeg, but we are going to have to do it with smaller-capacity airplanes; that is, the DC-9s, the 727s and of course the airplane that we feel is going to be the backbone of our North American fleet, which is the 767, and not the very big one.

So the airlines I think are showing good responsibility in this respect in trying to meet the requirements of these communities which are not that large—our Canadian population is not that large—by down-sizing equipment so it can continue to meet the market demands of these smaller communities. That is where I would suggest to you that you are going to see in Canada, in terms of domestic Canadian service, by and large small airplanes—and they are all good airplanes—rather than big airplanes, simply because the markets are not there, and

[Translation]

d'appareil, ou même deux ou trois changements de compagnie aérienne, alors qu'autrefois, par exemple quand seule Air Canada desservait Regina et Saskatoon, il était possible de traverser le pays avec peut-être un seul changement d'appareil?

Puis nous avons eu une deuxième compagnie aérienne. Si je me souviens bien, Air Canada a dû abandonner deux ou trois vols par jour au départ de Regina et Saskatoon, afin de laisser la place à PWA.

Puis nous avons eu une troisième compagnie aérienne. Le service s'est détérioré, les horaires aussi, il y avait plus de changements d'appareil, plus de changements de compagnie aérienne que lorsque nous avions un seul transporteur, et cela parce que le marché n'est pas assez grand pour permettre la concurrence entre trois compagnies. Au moment de la récession, CP Air qui avait instauré son service à grand bruit, avec de pleines pages de publicité dans les journaux, CP Air donc a tout simplement disparu dans l'ombre, car cette société n'était pas prête à accepter les mauvais jours.

Voilà les problèmes que nous avons eus, monsieur le président. Aussitôt qu'Air Canada a commencé à faire de bonnes affaires... Pendant des années *Trans-Canada Airlines* a perdu de l'argent, mais aussitôt que cette compagnie a commencé à réaliser des bénéfices, il y a eu tous ces petits nouveaux qui voulaient une part du gâteau aussi, ce qui n'est vraiment pas juste. Où diable était CP Air lorsque nous avions besoin d'elle en 1937?

N'est-il pas inévitable que ce genre de situations se produisent maintenant et soient encore plus fréquentes à l'avenir?

**M. C. Taylor:** À mon avis, il ne fait aucun doute que de telles situations se produiront, monsieur Benjamin. Ce que les transporteurs font—nous le faisons certainement, et je pense que d'autres transporteurs font de même—c'est qu'il fut un temps où, pour tous nos vols transcontinentaux au Canada, nous utilisions les 747, après les avoir achetés, de même que les 1011. Il s'agit de très gros appareils. Mais compte tenu des services supplémentaires maintenant disponibles au Canada et de l'importance de nos marchés, nous réduisons la taille de notre équipement au Canada. Cela ne signifie pas que nous réduisons la fréquence des vols. Nous voulons garder nos trois ou quatre vols par jour entre Toronto et Vancouver ou nos cinq ou six vols par jour entre Toronto et Winnipeg. Cependant nous devons utiliser des appareils de plus petite capacité; il s'agit des DC-9, des 727, et évidemment aussi de l'appareil qui sera à notre avis la bête de trait de notre flotte nord-américaine, c'est-à-dire le 767, et non pas le plus gros de ces appareils.

Je crois donc que les compagnies aériennes font preuve de responsabilité en ce sens, car elles tentent de répondre aux besoins de ces agglomérations qui ne sont pas si grandes—la population canadienne n'est pas si importante—en réduisant la taille de l'équipement afin de pouvoir continuer à répondre aux demandes du marché dans ses plus petites agglomérations. A mon avis, pour ce qui est du service intérieur, c'est surtout là qu'on utilisera les petits appareils—et ce sont tous de bons appareils—plutôt que les gros avions, tout simplement parce que les marchés ne sont pas suffisants et que c'est notre façon



[Texte]

that is how we compensate to some degree for the point you make, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Why has not Air Canada acquired, and why does it not in the future acquire, DASH-7s and DASH-8s for their short-haul flights? This nonsense of a 100- or 200-mile trip in a pure jet is ridiculous; it is the most inefficient way to run a jet. You just get it up and you have to bring it down. Using those sorts of aircraft, of which we make very good ones in this country, for your feeder routes and for your very short-haul routes, and combine that with your jet aircraft . . .

**Mr. C. Taylor:** I guess you are asking me, Mr. Benjamin, whether or not I want to retain Air Canada's dominant position in this country. I think the market forces are such that we want to do the things we can do well and we can do to the advantage of our shareholder and our balance sheet. As you said, we have become profitable, and I do not think we want to put ourselves back into a loss position.

**Mr. Benjamin:** Also, the political times will not allow you to have a dominant position. Would that not be the case?

**The Chairman:** Oh, Mr. Benjamin, where is that in *Freedom to Move*?

**Mr. Benjamin:** Well, the freedom to move as far as the present political times go will be short-lived.

**The Chairman:** He is here on behalf of Air Canada. Anyway, that was a nice place for you to end up, just on a rhetorical question.

**Mr. Benjamin:** I just wonder if he could comment on the ramifications of . . .

**The Chairman:** That was a good rhetorical question.

**Mr. Benjamin:** —CP Air acquiring Nordair? What are the ramifications of that for Air Canada?

**Mr. C. Taylor:** I think it is part of this consolidation I think we are going to see, that the carriers who want to be the large carriers, the large mainline carriers, if you will, all across the country, can do it in one of two ways, and this is simply a business decision. You do it by either investing a lot of money to try to move into a market, or if you see somebody else in the market that would fit your kind of operation by adding to it, then of course . . . the acquisition that CP made of EPA first. That was their first acquisition. The proposed acquisition of Nordair will simply structure them to be a stronger carrier all across Canada and put them in a position that is not too different from where we are at the present time, in terms of size.

• 1140

**M. Plourde:** Merci, monsieur le président.

Je voudrais mentionner à M. Taylor, le très bon service d'Air Canada. J'ai, récemment, voyagé sur des vols internatio-

[Traduction]

de compenser les situations que vous décrivez, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Pourquoi Air Canada n'a-t-elle pas acquis et pourquoi n'achèterait-elle pas à l'avenir des avions de type Dash-7 et Dash-8 pour les vols courts. Il est ridicule d'utiliser un avion à réaction pour un voyage de 100 ou 200 milles; c'est la façon la plus inefficace d'utiliser un jet. Dès qu'il a pris son altitude, il faut redescendre. Il faudrait utiliser ce genre d'appareils—et nous en faisons de très bons au pays—pour vos lignes secondaires et les très courts trajets, en combinant cette utilisation avec vos appareils à réaction . . .

**M. C. Taylor:** Monsieur Benjamin, vous me demandez en fait si je désire maintenir la position dominante d'Air Canada dans notre pays. À mon avis, les forces du marché sont telles que nous voulons faire ce que nous faisons bien et ce que nous pouvons faire pour avantagez nos actionnaires et nos états financiers. Comme vous le dites, nous réalisons un bénéfice, et je ne crois pas que nous désirions retourner à une situation déficitaire.

**M. Benjamin:** De plus, l'humeur politique de l'heure ne vous permettra pas d'avoir une position dominante. N'est-ce pas vrai?

**Le président:** Oh! monsieur Benjamin. Où cela se trouve-t-il dans *Aller sans entraves*?

**M. Benjamin:** Eh bien, dans le contexte politique actuel, la liberté d'aller sans entrave ne fera pas long feu.

**Le président:** Il est ici comme représentant d'Air Canada. De toute façon, c'était une bonne façon pour vous de terminer, sur une question rhétorique.

**M. Benjamin:** Pourrait-il faire quelques observations sur les conséquences de . . .

**Le président:** C'était une bonne question rhétorique.

**M. Benjamin:** . . . l'acquisition de Nordair par CP Air. Quelles sont les conséquences de cette transaction pour Air Canada?

**M. C. Taylor:** À mon avis, cela fait partie de cette consolidation à laquelle nous assisterons. Les sociétés qui veulent devenir de gros transporteurs partout au pays ont deux façons d'atteindre leur objectif; il s'agit strictement d'une décision d'affaires. On peut soit investir beaucoup d'argent pour se lancer dans le marché, soit acheter une compagnie qui a déjà sa part du marché et qui est compatible avec la vôtre. . . CP a commencé par acheter EPA. C'était là sa première acquisition. L'achat de Nordair lui permettra de mieux desservir l'ensemble du Canada, mais sa position ne changera pas beaucoup. Elle sera toujours plus ou moins au même rang.

**Mr. Plourde:** Thank you, Mr. Chairman.

I would just like to mention to Mr. Taylor that Air Canada provides excellent service. I have recently taken international

*[Text]*

naux, autres qu'Air Canada, et je puis vous assurer, monsieur le président, que vous n'avez rien à envier à ces compagnies.

Dans les questions qui sont proposées, celle du numéro 18 demande: «Air Canada souhaite-t-elle accroître sa part du marché au pays?». Vous avez mentionné dans votre exposé qu'Air Canada donne un service national et international. Pourriez-vous me dire s'il y a un empêchement à ce que votre société donne un service régional?

M. Ouellet a soulevé la question tout à l'heure en oubliant de mentionner l'est du Québec, complètement négligé en services d'aviation. Ma question c'est pour savoir si Air Canada, suite à la déréglementation, laissera les petites entreprises s'occuper du service régional, ou si elle a l'intention, avec des avions comme le Dash-8 dont vous avez fait mention, de couvrir ce secteur.

**Mr. C. Taylor:** Mr. Plourde, thank you for your comments. I cannot resist giving a sales pitch at any time. I think we have the best international service operating in and out of Canada. I am glad you think so too.

On question 18, which I do not have in front of me . . . if it relates to the regional service question we were discussing earlier, no, we do not have plans to buy small aircraft to get into what we would call the local-service type of operation. It is very important to us as a large carrier in Canada and certainly, also, because of our international network that you referred to earlier, that we have access to the markets in all these smaller communities that you referred to—perhaps the eastern Quebec markets. We think it is important that we be able to both take traffic to those communities and receive traffic from them. That does not necessarily mean it has to be on an Air Canada airplane, but I think we have to ensure that there is service to those communities and that this service connects with the Air Canada services in Montreal, Quebec City or wherever.

It is important to us that communities in Canada have good air service, that Air Canada has a relationship of some kind with those carriers. In some cases it might result in an ownership relationship, as has happened in the Air Ontario case. It might result in an affiliation with that carrier to ensure that their schedules connect to ours and feed traffic from that small community to our network so that we can then feed it into other destination communities.

It is not our expectation, given the way the airline industry is now structured in Canada, that we would go more into the local service, domestic business. We see our future in the international area, of course, being very strong. We think we have a good product there. But domestically we see our relationship with the smaller communities being where it is today and with ensuring that their service feeds into ours by some association with what we would prefer to call local service carriers.

**M. Plourde:** Ma deuxième question n'est pas une question piège: on a parlé de l'achat, par CP Air, de Nordair. Maintenant que cette affaire est pratiquement conclue, Air Canada a-t-elle l'intention de faire une offre à Québecair?

*[Translation]*

flights with other airlines and I can assure you, Mr. Chairman, that you need not take a back seat to anyone.

One of the suggested questions, number 18, is this: Does Air Canada want to increase its domestic market share? You said in your opening statement that Air Canada provides service on international and domestic routes. Could you tell me whether anything prevents the corporation from providing regional service?

When Mr. Ouellet raised the question earlier, he forgot to mention Eastern Quebec, where there is virtually no air service. I would like to know whether deregulation will mean that Air Canada will let small companies provide regional service, or whether it intends to cover that sector as well, using the Dash-8 that you mentioned.

**M. C. Taylor:** Je vous remercie, monsieur Plourde, de vos observations. Je ne peux résister à la tentation de faire un peu de publicité. Je suis convaincu que nous offrons le meilleur service international qui soit. Je suis ravi que vous soyez du même avis.

Je n'ai pas la question 18 sous les yeux. Si elle porte sur le service régional dont il a été question tout à l'heure, je peux vous dire que nous n'avons pas l'intention d'acheter de petits appareils pour pouvoir offrir ce qu'on appelle le service local. Toutefois, comme nous sommes une grande ligne aérienne qui dessert le marché international, il est important que nous ayons accès aux petites collectivités que vous avez mentionnées, y compris peut-être, les collectivités de l'Est du Québec. Il est essentiel que nous prévoyions des vols de correspondance, en provenance des régions que vous avez mentionnées et à destination de celles-ci. Il ne s'agira pas forcément de vols d'Air Canada, mais les régions en question seront desservies. Les correspondances se feront à Montréal, à Québec, peu importe.

Il est important de s'assurer que ces collectivités sont bien desservies. Il faut donc qu'Air Canada ait des liens avec les transporteurs régionaux. Parfois, on achète le transporteur régional, comme on a acheté Air Ontario. Il nous arrive aussi de former une association pour nous assurer que les horaires du transporteur régional seront compatibles avec les nôtres. Les passagers du transporteur régional peuvent donc être acheminés vers les vols de correspondance.

Étant donné la structure de l'industrie aérienne au Canada, nous ne prévoyons pas desservir davantage le marché local ou régional. Nous allons plutôt insister sur le marché international. Nous sommes bien partis et nous avons un bon service. Au Canada, par contre, nous allons continuer dans la même voie. Nos affiliations avec les transporteurs locaux permettront de nous assurer que les régions sont bien desservies.

**Mr. Plourde:** My second question is not a trick question. We talked about CP Air's acquisition of Nordair. Now that the deal is practically closed, does Air Canada intend to submit an offer to Québecair?

[Texte]

• 1145

**Mr. C. Taylor:** Mr. Chairman, because I know this issue of the ownership of Nordair is a very active one—as I say, I do not think we have seen the ninth inning of that game yet—I would really prefer to stay away from that because it is very much in the public regime today and it has been. So I would really prefer not to get myself involved in something that I have, in a sense, no relationship with. The Quebecair situation is obviously an interesting development to watch over the next little while, and I would prefer to leave it there, if you will permit me to.

**The Chairman:** I must say, Mr. Taylor, I think

M. Plourde *perhaps* comprend votre situation

and I guess you would have to get some direction from your board, too, before you embarked on too many ventures like that. We will let that one fly alone at the moment, Mr. Plourde.

**An hon. member:** We should ground it.

**The Chairman:** We will ground that one, yes.

**M. Plourde:** Si vous me le permettez, monsieur le président, je vais préciser ma question. On se rend compte, depuis quelque temps, que des compagnies aériennes changent de mains. Par exemple, Pro Air vient d'acheter Québec Aviation, et CP vient d'acheter Nordair. Je ne sais pas si ces gens-là voient arriver la déréglementation dans le transport et qu'ils s'approprient à faire ces choses-là, mais je trouve qu'Air Canada aurait grand intérêt à ne pas se contenter de regarder la parade; il devrait entrer dans la parade en ce qui concerne le service.

Je parlais tout à l'heure du service régional. Eh bien, Pro Air a acheté Québec Aviation justement pour offrir un service régional. C'est la même chose dans le cas de Québecair, qui offre un service régional de même qu'un service national et international.

**The Chairman:** I understand your elaboration, Mr. Plourde, and I know Mr. Taylor does too. Perhaps we will invoke the precedent of the Solicitor General, who was reading the newspapers and made a phone call the other day, and I am sure Mr. Taylor is reading newspapers and is very aware of some of the movements in the trade you are speaking of. Since he is the type of executive officer he is, I am assuming Air Canada will be making the appropriate responses in the appropriate form, which perhaps is not here.

Anyway, you made your elaboration very well. Do you have any more questions?

**Mr. Plourde:** No.

**The Chairman:** Good. That is fine. Thank you. Mr. Reid.

**Mr. Reid:** Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Taylor, there is a general perception, perhaps in other modes of transport more so than in air, that you cannot have fair competition between the private sector and a Crown corporation. Addressing the aggressiveness of Air Canada and the ability to carry freight and cargo and your desire to carry

[Traduction]

**M. C. Taylor:** Étant donné, monsieur le président, que le marché est loin d'être conclu—nous n'en sommes pas encore à la neuvième manche—et que la question est toujours, comme elle l'a toujours été, dans le domaine public, je préfère ne pas répondre. L'acquisition ne me concerne pas du tout et je préfère m'abstenir. L'offre de Québecair rend la situation fort intéressante et elle mérite d'être suivie de très près, mais je préfère qu'on en reste là.

**Le président:** Je crois, monsieur Taylor, que M. Plourde, peut-être...

Mr. Plourde *peut-être* understands your situation

et je ne pense pas que vous puissiez vous prononcer sans avoir consulté le Conseil d'administration. Je regrette, monsieur Plourde, mais il va falloir laisser tomber.

**Une voix:** Atterrissage forcé.

**Le président:** C'est cela.

**Mr. Plourde:** With your permission, Mr. Chairman, I will be more specific. For some time now airlines have been changing hands. Pro Air has just bought Quebec Aviation and CP has just acquired Nordair. I do not know whether these people are expecting the industry to be deregulated and are preparing for it, but I do think that it would be in Air Canada's interest not to be a mere spectator; it should get involved in services.

I talked earlier about regional service. Pro Air acquired Quebec Aviation specifically to be able to provide that type of service. The same is true of Quebec Air, which provides regional service as well as domestic and international service.

**Le président:** Je comprends la précision, monsieur Plourde, et je sais que M. Taylor la comprend aussi. Il y a quelques jours, c'était le solliciteur général qui lisait les journaux et qui se renseignait par téléphone. Je suis convaincu que M. Taylor lit lui aussi les journaux et qu'il est au courant des mouvements dont vous avez parlé. Nous connaissons tous M. Taylor et l'on peut supposer qu'Air Canada réagira en temps et lieu, en respectant les formes consacrées. On ne doit pas s'attendre à ce qu'il se prononce devant ce Comité.

Quoi qu'il en soit, vous vous êtes très bien expliqué. Avez-vous d'autres questions à poser?

**M. Plourde:** Non.

**Le président:** Très bien. Je vous remercie. Monsieur Reid.

**M. Reid:** Merci beaucoup, monsieur le président.

On a l'impression, monsieur Taylor, peut-être plus dans d'autres secteurs que dans l'industrie aérienne, qu'aucune concurrence entre le secteur privé et une société de la Couronne ne peut être équitable. Étant donné les efforts déployés par Air Canada, sa capacité de transporter du fret et des



## [Text]

more, and the *Freedom to Move* provision for confidential agreements or contracts, do you see Air Canada getting an advantage in the future over the private sector in any way with respect to carrying of freight and using confidential contracts?

**Mr. C. Taylor:** Mr. Chairman, our only advantage in carrying freight is that we are essentially the only carrier in Canada that has chosen over the last number of years to give freight a priority, and we are the only carrier in Canada with all-freighter airplanes. There are two ways you can carry air cargo, air freight, air express, however one wants to label it: either in what we call the bellies of passenger airplanes or in all-freighter airplanes. We have been very aggressive in the freight field, and we now have six all-freighters and we will have eight by next year.

So on the freight side, it is what we have chosen to do. We have not in any way used our position as a Crown corporation; we have simply gone out into the market, and we think there is a future for freight.

Now, all airlines are not like that. Some of them go into the freight business and some do not. We have chosen to go into it because we feel there is a big market internationally for freight. So we are not using our position, in terms of what our ownership is, to get into that market and prejudice other people at all.

• 1150

**Mr. Reid:** Then, Mr. Taylor, you do not see the shippers as being captive shippers in the ordinary sense of the word, whereby you control the rate that might be chargeable since there are no other competing carriers at least in the field at the present time. Right?

**Mr. C. Taylor:** Mr. Chairman, with air freight, air cargo, air express, in relation to Canada, the largest percentage of it is international. We have 20-some international carriers plying the same routes we do across the Atlantic and where we fly. There are some very large all-freight airlines in the world which compete with us for that international traffic. So I do not feel that our shippers are captive to us at all. There is also an all-freight airline in Canada, in addition to ourselves, which has freighter airplanes as well. No, I do not think our customers are captive to us at all on the freight side. There are other alternatives which compete with them, and we have to compete in terms of price and service.

**Mr. Reid:** Mr. Taylor, may we just carry this on in further manner with respect to American carriers. I recognize you probably heard the clarification of the term "deregulation" by Mr. Benjamin, with which I agree wholeheartedly. Safety and security always must be there and protected by regulation. In a deregulated environment we are looking forward to, what future do you see for Air Canada vis-à-vis U.S. carriers? Will an equity investment requirement be sufficient to preserve

## [Translation]

marchandises, son désir d'en transporter davantage, et la disposition prévoyant la «liberté de circulation» qui s'applique aux contrats et aux ententes confidentiels, Air Canada aura-t-il un quelconque avantage sur les transporteurs privés en ce qui concerne le fret et le recours à des contrats confidentiels?

**M. C. Taylor:** Pour ce qui est du fret, monsieur le président, nous avons un avantage en ce sens que nous sommes le seul transporteur au Canada qui ait choisi de lui donner la priorité. Nous sommes le seul transporteur canadien à avoir des appareils réservés au fret. Il n'y a que deux façons de transporter des marchandises par avion: dans le ventre, comme on dit, des avions à passagers ou dans des avions réservés aux marchandises. Nous avons déployé des efforts considérables. En ce moment, nous avons six appareils réservés aux marchandises; l'an prochain, on en aura huit.

Donc, pour ce qui est du fret, c'est un choix que nous avons fait. Nous n'avons pas profité du fait que nous sommes une société de la Couronne; nous nous sommes lancés dans le marché et nous sommes convaincus que le transport de marchandises continuera d'être rentable.

On ne peut pas en dire autant des autres lignes aériennes. Certains d'entre eux se lancent dans le fret aérien, et d'autres pas. Nous, nous avons choisi de nous y lancer, parce que nous avons l'impression qu'il existe, pour le fret, un très vaste marché international. Mais nous ne profitons pas de notre position ni de nos titres de propriété pour pénétrer le marché et léser les autres transporteurs.

**M. Reid:** Dans ce cas, monsieur Taylor, les expéditeurs ne sont-ils pas tout simplement captifs, étant donné que c'est vous qui contrôlez les tarifs qui sont imposés, en l'absence de tout autre transporteur qui vous fasse la concurrence dans ce domaine? N'est-ce pas vrai?

**M. C. Taylor:** Monsieur le président, la plus grande partie du fret aérien et des messageries aériennes, ici au Canada, se fait avec l'étranger. Il y a environ 20 autres transporteurs internationaux qui empruntent les mêmes routes que nous à travers l'Atlantique. Il existe en outre quelques grandes compagnies aériennes qui se consacrent uniquement au fret et qui nous font la concurrence sur ce marché international. Je n'ai donc absolument pas l'impression de maintenir captifs nos expéditeurs. N'oublions pas non plus qu'il existe une compagnie aérienne canadienne qui ne s'occupe que de fret et qui possède également des avions cargo, tout comme nous. En ce qui concerne le fret, je ne considère absolument pas que nos clients soient captifs. Ils peuvent facilement se tourner vers d'autres compagnies avec qui nous devons faire la concurrence en termes de prix et de services.

**M. Reid:** Monsieur Taylor, pouvons-nous poursuivre la comparaison avec les transporteurs américains? Vous avez sans doute entendu les précisions qu'a apportées M. Benjamin aux termes «déréglementation», précisions auxquelles je souscris sans réserve. Il ne faut jamais perdre de vue la sécurité et la sûreté des appareils, et c'est ce que doit garantir la réglementation. Dans un monde déréglementé comme celui que nous envisageons, quel avenir entrevoyez-vous pour Air

## [Texte]

Canadian carriers at a percentage of the market necessary from a practical and economic point of view? Will you have an equal reciprocal right to compete in that American market in the future?

**Mr. C. Taylor:** The American market quite obviously has the largest potential of any market. You know, we have 250 million people south of us, and we have 25 million people in our 200-mile radius across this country, so it is a very large market.

There was a reference in my opening statement to the fact that the Canada-U.S. bilateral is the largest airline bilateral, I guess, in the world, and the ability for the governments of the two countries and the bilateral agreement is a trade agreement negotiated by the governments and not by the airlines; airline carriers are then designated to operate certain routes. That is one which needs—I have suggested before and I will suggest again—very, very careful thought on the part of Canada in its negotiations with the U.S. because of their ability to flow traffic out of Canada to many destinations in the U.S. as a result of the pre-clearance system in Canada. That means once you go through pre-clearance at a Canadian airport you are literally in the U.S. and their traffic from Toronto to Chicago can feed into their entire network.

So the challenge to compete with the U.S. carriers on Canada-U.S. traffic is one of the biggest marketing challenges any airline has—it really is—simply because of the size of that market and their ability to get into the Canadian market with much more flexibility because of pre-clearance which we are not able to get into on the other side. That is a major challenge for the Canadian government in the upcoming bilateral negotiations.

**Mr. Reid:** Mr. Chairman, may I have one more question?

**The Chairman:** Yes, Mr. Reid, just a quick one.

**Mr. Reid:** Mr. Taylor, reference has already been made by a number of persons around this table with respect to consolidation. I think, using your own words, you favoured that kind of consolidation. Again, it might apply more so in other modes of transport than in air, but it is happening in air right now. There is the thought with respect to *Freedom to Move* that it would result in greater entry of a greater number of shippers and carriers involved in movement. Then there is the gobbling-up taking place, resulting in a lower number of carriers and the consumer paying the higher price at a later date down the road, sometimes I think more quickly than we can think.

## [Traduction]

Canada vis-à-vis des transporteurs américains? Les transporteurs canadiens arriveront-ils à se garder une part du marché qui leur soit suffisante du point de vue pratique et économique, grâce à leur capital-action? Pourrez-vous vous préserver le droit égal et réciproque de concurrencer les autres transporteurs sur le marché américain?

**M. C. Taylor:** Le marché américain est évidemment celui qui a le plus de potentiel. Vous comprenez, n° 25 millions d'habitants répartis sur un rayon de 200 milles à travers notre pays font face à un très vaste marché de 250 millions de personnes de l'autre côté de la frontière.

Dans ma déclaration, j'ai dit que le marché aérien entre le Canada et les États-Unis était le plus vaste marché bilatéral qui soit dans le monde; or, l'accord bilatéral conclu entre les gouvernements de nos deux pays est un accord commercial négocié par les gouvernements, et non pas par les compagnies aériennes. Ce sont les gouvernements qui décident ensuite quels transporteurs aériens exploiteront telle ou telle route aérienne. Je l'ai déjà dit et je le répète: il ne faudra pas que le Canada oublie cet aspect dans ses négociations avec les États-Unis, étant donné que le système d'autorisation préalable qui existe au Canada permet aux Américains d'attirer une bonne partie du trafic aérien du Canada pour l'envoyer à diverses destinations, chez eux. Autrement dit, à partir du moment où vous avez reçu l'autorisation préalable dans un aéroport canadien, vous vous trouvez virtuellement aux États-Unis, et le trafic aérien de Toronto à Chicago peut approvisionner alors l'ensemble du réseau américain.

Par conséquent, la concurrence avec les transporteurs américains pour notre trafic bilatéral constitue un des plus grands défis de commercialisation qui se pose à quelque compagnie aérienne que ce soit, tout simplement à cause de la taille du marché américain et de la possibilité pour les Américains de pénétrer le marché canadien avec beaucoup plus de souplesse, grâce à l'autorisation préalable que nous leur accordons, et que nous ne pouvons obtenir, quant à nous, de leur part. Cela constituera donc un grand défi pour le gouvernement canadien lors de ces futures négociations bilatérales avec les États-Unis.

**M. Reid:** Monsieur le président, me permettez-vous une autre question?

**Le président:** Oui, monsieur Reid, à condition qu'elle soit courte.

**M. Reid:** Monsieur Taylor, beaucoup de mes collègues ont déjà parlé de consolidation. Si je me rappelle bien votre position, vous étiez d'ailleurs d'accord avec le genre de consolidation proposée. Évidemment, on pourrait parler de consolidation dans d'autres modes de transport, mais c'est ce que l'on voit se produire actuellement dans le transport aérien. Le document *Aller sans entraves* semble penser que la consolidation entraînera une entrée massive d'un plus grand nombre d'expéditeurs et de transporteurs. Puis, l'on parle d'une espèce d'engloutissement qui réduira le nombre de transporteurs et qui, au bout du compte, gonflera le prix aux consommateurs, peut-être beaucoup plus rapidement que nous ne le pensons.

**[Text]**

First of all, Mr. Taylor, in terms of a Crown corporation, how does it fund its equity acquisition of other carriers as you approach this consolidation program?

• 1155

**Mr. C. Taylor:** We have only two sources to fund equity—as you say, for the purchase of other carriers, which has been a very minor one, or for the purchase of new equipment—by retained earnings out of profits, which we try to do as much as we can by being an efficient airline, and by debt. One of the dilemmas that, we as management, find ourselves in at the present time is that our debt equity ratio is higher than I would rather like to see it. This is simply because the shareholder has adopted the position that no more equity will be available. We fund our activities in the interest of either the small carrier you referred to or in the purchase of new equipment, either by retained earnings on the balance sheet or by borrowings. We have no equity available to us at the present time and I...

**Mr. Bengamin:** A combination of both.

**Mr. C. Taylor:** Yes, a combination of both; they are both there.

**Mr. Reid:** You mention that you have not brought into use of the DASH-7, the feeder line aspect or the regional aspect, to support your trans-Canada approach of airline service, because it might result in a less efficient service or a more costly service. I think you used some term with respect to the cost benefit. You have chosen as management not to get into that aspect of feeder and regional service. Then, do you not have, as a Crown corporation, an advantage in funding that 24% of acquisition of Air Ontario over that of the private sector?

**Mr. C. Taylor:** No, I do not think so, because the biggest private sector player in our industry right now is CP, which I would suggest has a bigger banker than we have. Our \$4 million investment in Air Ontario is peanuts compared to what they have invested in both EPA and are proposing to invest in Nordair. So I do not think that we have an advantage.

**Mr. Reid:** You started off this line of questioning, Mr. Taylor, with a comment you did not complete, and this is the consolidation resulting in higher costs to the consumers than we now might be expecting to pay.

**Mr. C. Taylor:** The objective of freedom to move is to bring about a better pricing structure for the consumer in Canada in transportation.

**Mr. Reid:** But not regulated.

**Mr. C. Taylor:** I think you yourself referred to this, that what we have seen happening in the last couple of years, with

**[Translation]**

Tout d'abord, monsieur Taylor, étant donné que votre compagnie est une société de la Couronne, comment envisage-t-elle de financer l'acquisition des actions des autres transporteurs, devant l'éventualité d'une consolidation?

**M. C. Taylor:** Nous n'avons que deux façons de financer notre fonds propre, dans la mesure où nous voulons acheter d'autres transporteurs, ce qui ne représente qu'un faible pourcentage de nos achats, ou pour acheter des nouveaux équipements: nous pouvons décider de ne pas répartir les bénéfices, ce qui est la façon préférée de fonctionner d'une compagnie aérienne efficace, ou nous pouvons choisir le financement par la dette. L'un des obstacles auquel fait actuellement face notre conseil d'administration, c'est que le ratio du passif à l'avoir de nos actionnaires est plus élevé que je le voudrais. C'est justement parce que nos actionnaires ont décidé de limiter le nombre d'actions disponibles. Nous finançons donc nos achats de petits transporteurs, comme vous l'avez mentionné, ou nos achats de nouveaux équipements soit par voie des bénéfices non répartis ou par voie d'emprunt. Actuellement, nous n'avons pas de fonds propre et je...

**M. Benjamin:** C'est un peu des deux?

**M. C. Taylor:** Oui, un peu des deux.

**M. Reid:** Vous dites ne pas avoir songé à utiliser les DASH-7 pour alimenter vos services d'apport dans les régions, dans l'optique de votre service aérien trans-canadien, tout simplement parce que cela pourrait avoir comme résultat une détérioration du service, à des prix peut-être plus élevés. Je pense même que vous avez parlé de rentabilité. La direction d'Air Canada a donc décidé de ne pas se lancer dans le service régional par transporteurs d'appoint. Mais, en tant que société de la Couronne, n'êtes-vous pas dans une situation privilégiée par rapport au secteur privé, en ce qui concerne le financement des 24 p. 100 d'actions d'Air Ontario?

**M. C. Taylor:** Non, je ne le pense pas. Étant donné que le joueur le plus important dans l'industrie privée est actuellement CPR, et qu'il a sans doute un banquier beaucoup plus riche que le nôtre. N° 4 millions de dollars d'investissement dans la société Air Ontario ne sont rien en comparaison avec ce que CP a investi dans la compagnie EPA et avec ce qu'il entend investir dans Nordair. D'après moi, nous ne sommes absolument pas avantagés.

**M. Reid:** Monsieur Taylor, en répondant à ma dernière question, vous n'avez pas terminé votre observation au sujet de la consolidation qui entraînerait une augmentation des coûts pour les consommateurs, augmentation que nous pourrions payer plus tôt que prévu.

**M. C. Taylor:** L'objectif de «*Aller sans entraves*», c'est d'améliorer les tarifs en matière de transport pour le consommateur canadien.

**M. Reid:** Améliorer, mais sans la réglementer.

**M. C. Taylor:** Je pense que vous avez dit vous-mêmes qu'au cours des quelques dernières années, la déréglementation et



## [Texte]

the deregulation and more competition, is that airfares in Canada are lower than they would have been if there been a very structured system.

**The Chairman:** Fine, thanks Mr. Reid. Mr. Tobin.

**Mr. Tobin:** I too want to welcome the Chairman of Air Canada to our deliberations today and join with other members who have told him they are proud of Air Canada and its operations. I would also say, though, that I am proud of other carriers in the country as well and find on occasion that they provide excellent operation. I am from Atlantic Canada and more concerned with service, period, decent service, than whether or not the flag is on the carrier.

Coming as I do from Stephenville, Newfoundland, I am delighted that Air Canada provides an excellent service to that region. Coming as I do from Atlantic Canada, I am concerned that you continue to provide that service to Stephenville, Newfoundland or Gander, Newfoundland. I want to say that, as somebody who comes from a rural part of Canada, be it Atlantic Canada, be it parts of Western Canada, be it the North, I focus very hard on your comments to the effect, as with the experience south of the border, deregulation will produce similar results, both good and bad for the Canadian people. It is all very well to get carried away on the notion of deregulation in so far as it is going to provide more flights, cheaper fares, different options in high volume areas, but Canada is not the United States, it is a huge geographic land mass, spread from one end of the nation to the other, 25 million people—and we are fairly unique in that sense. We know that in the United States deregulation meant reduced service to 300 communities; it meant elimination of service, total elimination of service in more than 100 communities.

• 1200

Unlike Mr. Benjamin, I am not urging you, Mr. Chairman, to acquire DASH-7s. I like flying into Stephenville, Newfoundland, on a jet aircraft, and I like flying out the same way; and I would like to believe that living in a rural part of this country means something more than a return to the happy adventurous days of bush pilot flying. I have done that, too, in the north, in Labrador. I, sir, am concerned about people who live in rural Canada, the people who live in the north, who are captive shippers.

Today in Labrador, for example—the same is true in other parts of this country—food prices, during the winter months in particular, and perishable items, which must be flown by air, are a scandal, an absolute and total scandal when you pay a buck for a tomato or a \$1.50 for a grapefruit. I do not know who gets the big cut, whether it is the guy who is selling it out of his shop in Labrador, or whether it is the carrier who brings it up. In this case it is EPA, and in this case, EPA has often told the CTC that they get very upset about Air Canada chartering to merchants, because those are their routes. Maybe that is going to change; maybe it will get better.

## [Traduction]

l'augmentation de la concurrence a eu pour conséquence la réduction des tarifs aériens au Canada, contrairement à ce qui se serait passé dans un système bien structuré.

**Le président:** Bien. Merci, monsieur Reid. Monsieur Tobin.

**M. Tobin:** Je souhaite la bienvenue au président d'Air Canada, et je tiens à me joindre à mes collègues qui lui ont dit à quel point ils étaient fiers d'Air Canada et de son exploitation. Mais je tiens également à dire que je suis aussi fier d'autres transporteurs canadiens qui fournissent également d'excellents services. Comme je suis originaire de l'Atlantique, ce qui m'intéresse le plus, c'est que nous ayons un service convenable, quel que soit le nom du transporteur.

Mais je suis très heureux de constater qu'Air Canada fournit un excellent service à la région de Stephenville, à Terre-Neuve, d'où je viens. Et je tiens à ce que Air Canada continue à fournir de bons services à Terre-Neuve, que ce soit à Stephenville ou à Gander. Puisque j'en suis originaire, j'ai à cœur les intérêts du Canada rural, qu'il s'agisse de l'Atlantique, de l'Ouest du Canada ou du Nord: voilà pourquoi je m'intéresse à ce que vous avez dit au sujet de l'expérience de la déréglementation aux États-Unis qui pourrait avoir les mêmes résultats, ici au Canada, c'est-à-dire présenter des avantages et des désavantages. C'est très beau de se laisser emballer par la notion de déréglementation, dans la mesure où cela nous donne plus de vols, des tarifs moins élevés et différentes options dans les régions à trafic aérien élevé; mais le Canada n'est pas les États-Unis. Le Canada est une vaste masse géographique répartie d'un océan à l'autre et regroupant à peine 25 millions d'habitants, ce qui nous place dans une situation particulièrement unique. Nous savons fort bien que la déréglementation aux États-Unis a eu pour conséquence une réduction du service dans 300 localités et l'élimination totale du service dans plus de 100 autres localités.

Contrairement à M. Benjamin, je ne vous exhorte pas à acheter des Dash-7. J'aime bien l'idée de m'envoler vers Stephenville, à Terre-Neuve, dans un avion à réaction et d'en revenir par les mêmes moyens; et j'ose croire que de vivre dans le Canada rural signifie un peu plus que le retour aux jours aventureux des pilotes de brousse. J'en ai déjà fait l'expérience, dans le nord, au Labrador. Ceux que je veux protéger, ce sont les habitants du Canada rural et du Nord en particulier, qui sont des expéditeurs captifs.

Au cours des mois d'hiver, au Labrador et ailleurs au pays, sans doute aussi, le prix des denrées périssables qui doivent être expédiées par voie aérienne est tout à fait scandaleux: Imaginez-vous devoir payer 1\$ la tomate ou 1.50\$ le pamplemousse? Je ne sais trop qui prend la plus grosse part, du marchand d'épicerie au Labrador ou du transporteur. Dans le cas qui nous occupe, le transporteur, c'est la compagnie EPA qui a souvent dit à la Commission des transports à quel point elle n'aimait pas voir Air Canada offrir ses services notisés aux marchands, puisqu'elle empiétait sur les routes qui lui étaient traditionnellement réservées. Peut-être les choses vont-elles changer et s'amélioreront-elles?

*[Text]*

But I am concerned, and I would like you to tell us, Mr. Taylor, if you could. You say service is both good and bad, and we have been focusing on the good, I want to focus on the bad results. You seem to be running an airline that is innovative, that is forward-looking. How many of the current route structures do you expect will be affected by way of dropping certain routes or servicing them in different ways or contracting with smaller carriers, which is the same difference as far as you are concerned, to feed your route system, by getting out of places like Stephenville or other centres around the country?

**Mr. C. Taylor:** Mr. Tobin, I would remind you that Atlantic Canada is pretty well represented around this table today, and as a herring-choker I am glad to deal with some questions from Newfoundland.

Two responses to your question. When you referred to the north and the very high prices that you identified in some of the northern communities, one could argue that some of that is there because of our present regulatory system which restricts those routes to individual carriers, and when, as you quite rightly identified, we have, on occasion, again going back to the freight question we were dealing with on this side of the table earlier, a capacity in Air Canada to move goods to various places in Canada which we are restricted from doing today, because of the present regulated system, that would have to be one of the advantages of the deregulation—freedom to move—for us. In other words, there might be some things we would like to do in a deregulated environment.

On your other question, which is tied very closely to what I have just said, our objective, and it is the objective of the board of Air Canada, as well as the management, is that as we look at the new environment in Canada that has occurred over the last two or three years—and will continue to occur, I would suggest, under the freedom-to-move—we are going to attempt to confront that new environment, remain profitable; and we do not want to do it, and I certainly would not want to be a part of it, by shrinking Air Canada. I think we have to find the ways to do it and to continue to grow and be a major force in aviation in this country. It may mean that we have to change some of the structuring of our services, but certainly our first priority is not the abandonment of communities, either with Air Canada red-tails flying into them, or in terms of simply turning them over to other people.

It is too early in our total assessment, which we are going through very actively now and will have completed by roughly the end of this year, as to where we think Air Canada will end up in the next five years as a result of all this. Certainly our priority is not to shrink it; our priority is to look for opportunities to grow and ways to be as much a part of the marketing of air transportation in this country as we have been in the past and will continue to be. So we have not identified at this point any list of communities that we would take the red tail out of at this stage.

*[Translation]*

Néanmoins, cette perspective m'inquiète, monsieur Taylor. Vous avez dit que le service s'améliorerait et se détériorerait, tout à la fois, et nous nous sommes arrêtés jusqu'à maintenant aux avantages de la déréglementation. Moi, je voudrais m'attarder à ses désavantages. Vous semblez gérer une compagnie aérienne qui est innovatrice et tournée vers l'avenir. Comment votre réseau actuel sera-t-il modifié? Devrez-vous abandonner certaines routes aériennes, réduire le service sur d'autres ou encore avoir recours à de plus petits transporteurs—ce qui ne change rien pour vous—afin de pouvoir alimenter votre réseau et permettre aux voyageurs de décoller de Stephenville ou d'autres centres canadiens?

**M. C. Taylor:** Monsieur Tobin, je vous rappelle que l'Atlantique est bien représentée autour de la table; en outre, en tant que consommateur de hareng moi-même, je suis très heureux de vous répondre au sujet de Terre-Neuve.

Je réponds de deux façons à votre question. Lorsque vous avez parlé des prix très élevés que l'on devait payer pour se rendre dans certaines localités du Nord, je pourrais vous répondre que c'est dû en partie à cause de notre système actuel de réglementation qui limite ces routes à certains transporteurs particuliers. En outre, lorsque vous avez fort justement parlé du fret—comme nous le mentionnions plus tôt, le système actuel de réglementation ne permet plus maintenant à Air Canada de transporter des marchandises un peu partout; or, la liberté d'*Aller sans entraves* serait sans doute un des points forts de la déréglementation. Autrement dit, la déréglementation nous permettrait d'innover dans certains secteurs.

Quant à votre deuxième question, liée de très près aux propos que je viens de tenir, l'objectif d'Air Canada—celui de la direction et le mien—c'est d'étudier ce qui s'est passé au Canada depuis deux ou trois ans et ce qui se passera encore, advenant la déréglementation; nous tenterons alors de nous adapter à ce nouvel environnement tout en restant rentables et de nous y intégrer sans réduire pour autant Air Canada, ce que je refuse de faire. Il faut y arriver en continuant de grandir et de représenter une des grandes forces dans le domaine aérien au Canada. Peut-être nous faudra-t-il restructurer nos services, mais nous n'avons certainement pas l'intention d'abandonner les localités: nous y enverrons soit nos avions d'Air Canada ou les avions d'une autre compagnie aériennes à qui nous aurons cédé le service.

Notre évaluation de la situation est encore beaucoup trop récente—nous sommes en train de la mener actuellement et pensons l'avoir terminée d'ici la fin de cette année—pour que nous puissions dire ce que sera devenu Air Canada dans cinq ans à la suite de l'implantation du programme. L'une de nos priorités, en tout cas, c'est d'empêcher que la compagnie ne subisse une perte de vitesse. Nous devons trouver des occasions de grandir et de participer à la commercialisation du transport aérien au Canada, comme nous l'avons fait par le passé et désirons continuer à le faire. Nous n'avons donc pas recensé de

[Texte]

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, let me just remind Mr. Taylor—and I know he appreciates this—that in all of western Newfoundland between central Newfoundland and western Newfoundland there is only one carrier that makes a direct contact, and that is Air Canada, with Montreal on a daily basis. We are talking about 600 miles of coastline, we are talking about 225,000 people, and we are talking about one possible non-stop, no milk-run connection to Montreal.

Obviously my concern about deregulation is that on the one hand it may provide more frequency of service, a variety of service, new kinds of service, cheaper fares in high-volume routes—and that is where the real competition is going to be for you, in those routes—and that fares be tied to the volume and frequency of travel; yet on the other hand, I am concerned, and we have seen this in the United States, that low-volume routes will see a fare increase. Right now what we are seeing is a cross-subsidization of lucrative routes with not-so-lucrative routes. That concept is going to disappear, because you are going to be required to give just 60 days' notice to discontinue a service. If the competition is heavy in those lucrative centres, that is where you as chief executive officer are going to have to firm up your operation; you are going to have to make sure you can withstand the competition. That means more frequency, more new and innovative ways of doing business and better service and competing on fares—you are going to have to do it.

It seems to me that rural routes that are currently being served are going to be asked to pay. User-pay is very much going to be a very alive concept. We are liable to see, in some instances, dramatic increases in the cost of doing business or fares for passengers in places like Atlantic Canada—the same with freight—corresponding with significant decreases in the high-volume centres.

I look at this whole deregulation a little bit like the television industry. I often hear the private television networks giving CBC hell for doing certain things, but I am reminded that when I go to my riding on the Great Northern Peninsula, where there are 40,000 people, there is no CTV and there is no Global. When I go into the Port au Port Peninsula, there is no CTV and there is no Global. When I go into the south coast of Newfoundland, there is no CTV and there is no Global. When I go to Labrador, there is no CTV and there is no Global. When I look at the cost of CBC, which has by mandate a responsibility to put broadcasting in Labrador, I realize that their cost of putting broadcasting in Labrador is probably more expensive than CTV's cost of providing television to all of Toronto, and there are only 30,000 people in Labrador.

So I understand that in a deregulated environment, where you go where it makes sense to go and there is a buck to be made, there is no service by the private carriers. I am concerned, sir, that we are going to see in the airline industry the same mirror effect taking place—that service is going to dry

[Traduction]

localités qui pourraient faire l'objet d'un abandon de service de notre part.

**M. Tobin:** Monsieur le président, permettez-moi de rappeler à M. Taylor—et je sais qu'il ne m'en tiendra pas rigueur—qu'il n'y a qu'un seul transporteur, de l'Est à droite de Terre-Neuve, qui établit la liaison directe et quotidienne avec Montréal, et que c'est Air Canada. Après tout, nous avons 600 milles de côtes, nous comptons 225,000 habitants, et nous parlons de la possibilité d'un vol direct vers Montréal, sans que l'on soit obligé de faire l'omnibus.

Mais la déréglementation m'inquiète: d'une part, elle aura sans doute pour conséquence une augmentation de la fréquence des vols, et une diversification des services, de même que la réduction des tarifs sur les lignes très fréquentées et c'est là qu'Air Canada rencontrera la plus vive concurrence—de même que la fixation des tarifs en fonction du volume et de la fréquence des vols; d'autre part, il se pourrait qu'il arrive comme aux États-Unis que les tarifs augmentent là où le trafic aérien est plus faible. Actuellement, ce sont les parcours lucratifs qui subventionnent ceux qui le sont le moins. Mais cela disparaîtra, puisqu'il suffira de donner un avis de 60 jours pour interrompre un service. Si la concurrence est très forte dans les centres lucratifs, c'est là que vous, en tant que président directeur général d'Air Canada, devrez mettre votre exploitation à la hauteur; vous devrez faire en sorte qu'Air Canada puisse faire face à la concurrence. Il vous faudra alors ajouter à la fréquence de vos vols, trouver de nouvelles façons de faire des affaires et d'améliorer le service, tout en offrant de bons tarifs.

Il me semble donc que les parcours ruraux qui profitent actuellement du même service seront obligés de payer la note. On reviendra donc sans aucun doute à la notion d'avoir à payer pour utiliser un service. Par conséquent, on pourrait fort bien constater une augmentation considérable de ce qu'il en coûte pour faire des affaires, pour voyager ou pour transporter du fret dans le Canada de l'Atlantique, parallèlement à une diminution proportionnelle des tarifs dans les centres très denses.

C'est un peu comme la déréglementation dans le monde de la télévision. On entend souvent les réseaux privés de télévision critiquer Radio-Canada, mais chaque fois que je me rends dans ma circonscription de la péninsule du Grand-Nord qui compte 40,000 habitants, je ne peux que constater l'absence des réseaux CTV et Global. Pas de CTV et de Global non plus dans la péninsule de Port au Port, sur la côte-sud de Terre-Neuve, ni au Labrador. Si je regarde ce que coûte Radio-Canada, qui a pour mandat de desservir le Labrador, je me rends compte que son service au Labrador lui coûte sans doute plus cher que ce qu'il en coûte à CTV pour fournir ses services télévisés à l'ensemble de Toronto. Or, le Labrador ne compte que 30,000 habitants.

Je crois savoir qu'avec la déréglementation, qui incite les entreprises à desservir les régions qui leur sont profitables, les transporteurs privés n'alimentent plus certaines régions. Je crains que la même chose se passe avec les compagnies aériennes: je crains que le service ne soit réduit au strict



[Text]

up, and what service is available is going to be very expensive. When my friend talks about Dash 7s, I can only say would that we would we be so lucky. We saw in the case of EPA and the experience with Air Maritimes 748s, and not new ones ...

I would ask you, Mr. Taylor, as somebody who is in the industry, would you not envision that in the kinds of areas you know very well I am speaking of, the 748 ... God bless the 748; it is a wonderful aircraft it has had fewer than *X* uncountable hours on the airframes. You say there are some good and bad effects. I would ask you to extrapolate, to be a futurist, to tell me in a totally unfettered, free-enterprise, deregulated environment what kind of service we are going to see in the north and in rural parts of this country. I know you are a man of great integrity and honour and that you are going to speak to me forcefully and truthfully.

• 1210

**Mr. C. Taylor:** Do I give my sermon now?

**The Chairman:** Yes. The wisdom of Job and the prescience of Peter would perhaps define it.

**Mr. C. Taylor:** I think, Mr. Tobin, you are highlighting one of the areas of deregulation in air transportation that is going to have to be watched very carefully, particularly by the communities, simply because of the structure of this country, as you have so well described.

It is also one of the reasons the so-called local service carriers are probably going to expand in this country; a local service carrier can be structured in the way Air Ontario was and the way Air Maritime is, not as a part of that larger conglomerate private enterprise or public enterprise company.

I know Mr. Benjamin may want to take me to task on my next comment, but they do not have the national union negotiating demands placed upon them that large corporations do. They have much more flexibility. The people who answer the phone and check the bags may also fly the airplane, and we cannot do that. I am sure you have seen this.

There is a place for that part of the airline structure in Canada. I think the skill it is going to take by all of us, those in the industry and I would suggest around this table, is to see that part of the industry develop in some respect to compensate the pressures which are going to be on the large carriers, as you quite rightly identified, whether it is international or Toronto-Montreal or Toronto-Vancouver, and which they are going to have to face.

However, it is important—certainly I think to most airline executives, and I am not alone or we are not alone—in that the traffic from the communities you refer to is very important traffic to even the large airlines. We want that traffic, because a lot of that traffic goes more than just from Stephenville to Gander and back. It comes through central Canada, so that people can see hockey games and ball games, and to Boston, Miami and all sorts of various places.

[Translation]

minimum et qu'il coûte alors les yeux de la tête. Mon collègue vous a parlé des Dash-7: si nous pouvions être aussi chanceux que lui! Avec l'EPA et l'Air Maritimes, nous avons même connu les anciens 748 ...

Monsieur Taylor, puisque vous connaissez bien le domaine, ne pensez-vous pas que dans les régions dont je parle, les 748 ... ? Que Dieu garde le 748, ce merveilleux avion qui compte moins d'heures de vol que ... Vous avez parlé des conséquences positives et négatives de la déréglementation. Pourriez-vous nous en parler un peu plus? Imaginez ce que sera l'avenir, et dites-moi quel est le genre de service que l'on peut s'attendre à avoir dans le Nord et dans les régions rurales, advenant la suppression des entraves et des réglementations et l'avènement de la libre entreprise? Je vous connais comme un homme intègre et honorable, et je sais que vous me répondrez directement et sincèrement.

**Mr. C. Taylor:** Est-il temps de donner mon sermon?

**Le président:** Oui, avec la sagesse de Job et la prescience de Pierre.

**M. C. Taylor:** Monsieur Tobin, vous venez de mettre le doigt sur un des secteurs de la déréglementation aérienne que les localités, tout particulièrement, devront surveiller de très près, étant donné—comme vous l'avez si bien décrit—la façon dont notre pays est formé.

En outre, c'est une des raisons pour lesquelles les transporteurs des services dit locaux prendront sans doute de l'expansion: en effet, ils peuvent se structurer comme l'ont fait Air Ontario et Air Maritime, sans qu'ils soient obligés de faire partie de grands conglomérats, de grandes entreprises privées ou d'entreprises publiques.

M. Benjamin voudra sans doute me critiquer pour ce que je vais vous dire: ces petits transporteurs locaux ne sont pas obligés de se soumettre aux exigences de grands syndicats nationaux, comme le sont les grandes sociétés. Ils ont beaucoup plus de souplesse. Les préposés au téléphone et à la consigne des bagages peuvent également piloter les avions, ce qui est impossible chez nous. Je suis sûr que vous en avez déjà fait l'expérience.

Mais il y a place pour tout dans le grand réseau aérien du Canada. Ce que l'on exigera de nous tous, autour de la table et dans ce domaine, c'est de faire en sorte que ce secteur de l'industrie se développe pour contrebalancer les pressions qui s'exerceront sur les grands transporteurs—comme vous l'avez si bien dit—dans les parcours internationaux ou dans les trajets Toronto-Montréal ou Vancouver.

Même s'il s'agit de grandes compagnies aériennes, pour la plupart de leurs dirigeants—moi et les autres—la circulation qui provient de ces localités est extrêmement importante. Il ne s'agit pas uniquement pour elles de faire l'aller-retour entre Stephenville et Gander. Ces compagnies transportent vos commettants jusqu'au centre du Canada, pour qu'ils puissent assister à des parties de hockey et de baseball, et pour qu'ils puissent se rendre à Boston, Miami, et ailleurs.

**[Texte]**

That element of the air transportation industry in Canada is a very important one to us, but it is going to require some skill on the part of airline executives and community leaders to ensure that it is structured properly. I think it is the larger airlines that will probably take the lead in that, because it is important traffic to us.

**Mr. Tobin:** What about the comment on costs, the corresponding increase in the low-volume routes as decreases occur in the high-volume routes in a deregulated environment?

**Mr. C. Taylor:** I think the costs you referred to was the point I was trying to make about the local service carriers. The way that we can keep the costs down to provide the service to the communities referred to is by, in some way, an affiliation with these local service carriers that will have a lower cost base than we would have if we were to try and do it. However, we need an affiliation with that lower cost and I think part of the challenge to us is to see that service is provided to these communities which want to travel, at a price which will continue to develop that traffic and allow it to develop. If we go in there with DASH-7s or something at our price structure, then the price is going to go up. If we can get an affiliation with a local service carrier which will provide that service, it can be done at a more economic cost to the community.

**Mr. Tobin:** May I ask just one last question?

**The Chairman:** Okay. You are away over, but we are coming down to . . .

**Mr. Tobin:** Mr. Taylor, I understand your comments about DASH-7s, but I get worried that your affiliation would be with a guy with a battered 748, which just came out of wherever. Let me say to you that I have the sense that Air Canada, which is run efficiently and intelligently, knows where it wants to make some changes, and I would like you to confirm that you are obviously not able to say—for obvious reasons, for competitive reasons—where those changes are going to be. I am concerned about the notion that an airline simply be fit, willing and able to step in to provide feeder routes for your major operations. I am concerned about quality of service; I am concerned about safety; I am concerned about going backwards in so far as the northern, rural and Atlantic parts of this country are concerned. Would Air Canada insist that any arrangements you would enter into would reflect the kind of standards you indeed set for yourselves in running your own operation? Are we going to see fly-by-nighters with what I would call battered equipment and shabby maintenance and safety operations moving in to fill the slot and feeding your major runs?

• 1215

**Mr. C. Taylor:** I think the preoccupation of anyone in this industry—I am not setting aside marketing, finance and all the rest of it—has to be safety first. We would not want to have our name affiliated in any way with another carrier with which we had any doubt or question. That is an area I would suggest, Mr. Tobin, that it is probably the least of the many problems you face. I do not think safety is a problem you are going to face.

**[Traduction]**

Cet élément du transport aérien au Canada est très important, mais il faudra beaucoup de doigté de la part des dirigeants de compagnies aériennes et des notables des localités pour qu'il soit convenablement organisé. Mais ce seront sans doute les grandes compagnies qui prendront l'initiative, puisque ce trafic est très important pour nous.

**M. Tobin:** Mais que savez-vous des coûts, advenant la déréglementation? Que pensez-vous de cette augmentation sur les parcours moins fréquentés qui viendraient compenser la diminution des tarifs sur les itinéraires très populaires?

**M. C. Taylor:** C'est justement ce que j'essayais d'expliquer au sujet des transporteurs locaux. Pour maintenir les coûts à un niveau raisonnable et pour desservir les localités dont vous avez parlé, nous nous proposons de nous affilier aux petits transporteurs locaux dont les coûts sont plus faibles que les nôtres si nous assurons le service. Nous avons besoin de cette affiliation, et le défi est pour nous, en partie, de faire en sorte que le service est fourni aux yeux des localités qui désirent voyager, à un prix qui permettra au transport aérien de continuer à se développer. Si nous voulions desservir ces localités avec nos DASH-7, par exemple, il est évident que les prix grimperaient. Mais si nous nous affilions à un transporteur local qui fournit ce service, le prix à la collectivité pourrait être beaucoup moindre.

**M. Tobin:** Me permettez-vous une dernière question?

**Le président:** Bien. Votre temps est écoulé depuis longtemps, mais nous en arrivons à . . .

**M. Tobin:** Monsieur Taylor, je comprends ce que vous avez dit au sujet des DASH-7, mais ce qui m'inquiète, c'est que vous vous affiliez à un gars qui exploite de vieux 748 sortis d'on ne sait où. J'ai l'impression qu'Air Canada, que vous gérez efficacement et intelligemment, sait très bien dans quels secteurs elle veut apporter des changements; j'aimerais que vous nous confirmiez que vous n'êtes évidemment pas en mesure de nous révéler quels seront ces changements—pour des raisons de concurrence évidentes. Je m'inquiète de ce que n'importe quelle compagnie aérienne «prête, apte et disposée» puisse servir de transporteur d'appoint hors de vos grands axes. Je m'inquiète de la qualité du service et de la sécurité; je m'inquiète du recul que pourrait subir les régions septentrionales, rurales et atlantiques du Canada. En négociant ces ententes, Air Canada pourrait-elle insister pour que les petites entreprises aériennes répondent aux mêmes critères qu'elle se fixe elle-même? Va-t-on se retrouver avec des sociétés de broche à foin qui assureront des liaisons principales avec du matériel en mauvais état et des services d'entretien de sécurité des plus médiocres?

**M. C. Taylor:** Sans dénigrer l'importance des services de commercialisation, de finance et des autres, la priorité de notre secteur industriel doit être la sécurité. Nous ne voudrions donc certainement pas que notre nom soit associé de quelque façon que ce soit à celui d'un autre transporteur dont la réputation serait discutable. J'estime donc, monsieur Tobin, que la sécurité est loin d'être le plus important des problèmes auxquels vous faites face.



## [Text]

**Mr. Cochrane:** On Page 10, you make reference to the fact, almost in a defensive manner, that you do not have 60%, you had 56% and are down to 49.8%. I am a little concerned about that. What happened between 1977 and 1983 and what do you project is going to happen in the future as a result of a more deregulated environment?

**Mr. Taylor:** Mr. Cochrane, what happened was that other people were deregulated. Some members around this table will remember a previous appearance of mine back in 1976 and 1977 when the other national carrier, the other large carrier in this country, was regulated in terms of the amount of capacity they could mount on the transcontinental and various other places. The regional carriers were restricted to regions and not allowed to expand outside their region. There was a lot of deregulation that took place as far back as 1977 and 1978 as CP Air became a truly national carrier.

It was the growth of the other part of the industry. It was not that we were not as good competitively in this country. In fact, I would suggest to you that as a result of their growth we have become a better airline. We are competing in the marketplace as aggressively and, perhaps, more aggressively than we did back in the early 1970s. But the move from 50% down to 40% and so on has been because of the growth and deregulation of the regionals and other national carriers.

**Mr. Cochrane:** I presume they gained a larger share of the market by lower fares? Is that one of the...

**Mr. C. Taylor:** No, they did it by essentially going to more places in Canada, expanding their route structure, and by increasing the number of frequencies between points. In other words, they were restricted both in terms of points that they could operate to and the amount of schedule they could put on. Both of these were deregulated.

The fare structure back in that period, I would suggest, did not change that much because we were all operating with the same costs at that time. It was basically an ability to provide more service to Canada that caused the decrease in the market share.

**Mr. Cochrane:** Looking at the same rules eventually applying to Air Canada as have applied to other airlines in the past in a deregulated environment, what action do you see Air Canada taking in order to occupy a greater share of that market?

**Mr. C. Taylor:** I think the actions are ones to which I have already referred. One action is that we believe we now have the best fleet of airplanes for the domestic market of any carrier in Canada. We have the 767s, the 727s and the DC-9s. By the appropriate use of those airplanes, we can mount frequency now which we could not mount when we had the very big airplanes because if you filled up the big airplane in the morning with all the people you could gather, you did not need another flight until the next morning. Now we can mount the frequencies three or four times a day.

We are staying in the market by what we believe to be offering a better product than our competitors are putting into the market. I do not mean better in terms of safety at all,

## [Translation]

**M. Cochrane:** À la page 10, vous signalez, un peu sur la défensive, que vous n'avez pas 60 p. 100 du marché, mais plutôt 49,8 p. 100, alors que vous en aviez auparavant 56 p. 100. Que s'est-il donc passé entre 1977 et 1983, et quelles conséquences va avoir, à votre avis, la déréglementation?

**M. Taylor:** Monsieur Cochrane, ce qui s'est produit, c'est que d'autres sociétés ont été déréglementées. Certains d'entre vous se souviennent certainement que j'ai eu l'occasion de comparaître devant votre comité en 1976 et en 1977, alors que l'autre principal transporteur national du pays était réglementé au niveau de ses liaisons internationales et autres. Les transporteurs régionaux se voyaient attribuer une région, et ils ne devaient pas aller au-delà. En 1977 et en 1978, on a procédé à une importante déréglementation au moment où CPR est devenu un véritable transporteur national.

Donc, c'est l'autre secteur de l'industrie qui s'est développé, et ce n'est pas parce que nous étions moins compétitifs au Canada. En fait, je dirais même qu'à la suite de cette expansion de l'autre secteur, nous nous sommes améliorés. Nous sommes aussi dynamiques, et peut-être même plus, qu'au début des années 70. Toutefois, notre part de 50 p. 100 est tombée à 40 p. 100 à cause de l'expansion et de la déréglementation de transporteurs régionaux et de l'autre transporteur national.

**M. Cochrane:** Je suppose qu'ils se sont taillés une plus grande part du marché en diminuant leurs tarifs? Est-ce là...

**M. C. Taylor:** Non, je pense qu'ils y sont parvenus surtout en desservant un plus grand nombre de villes canadiennes, en développant leurs réseaux et en augmentant le nombre de vols entre les villes desservies. En d'autres termes, ils étaient assujettis à des contraintes à la fois géographiques et quantitatives. Ces contraintes ont été éliminées.

La structure tarifaire n'a pas beaucoup changé à cette époque, car nous avions à peu près tous les mêmes coûts. C'est donc essentiellement une augmentation quantitative des services assurés au Canada qui a fait diminuer notre part du marché.

**M. Cochrane:** Étant donné que les mêmes règles finiront par s'appliquer à Air Canada et aux autres compagnies aériennes, suite à la déréglementation, qu'envisage de faire Air Canada pour augmenter sa part du marché?

**M. C. Taylor:** Nous avons déjà parlé des différentes mesures que nous envisageons. Nous estimons notamment que nous disposons aujourd'hui de la flotte aérienne qui convient le mieux aux besoins canadiens, puisque nous avons des 767, des 727 et des DC-9. Grâce à une utilisation judicieuse de ces appareils, nous pourrions augmenter la fréquence de nos vols plus facilement qu'avec des gros appareils, car si vous en remplissez un le matin, vous attendez généralement jusqu'au lendemain matin pour en faire partir un autre. Or, maintenant, nous pourrions assurer trois ou quatre vols par jour.

Si nous maintenons notre part du marché c'est parce que nous offrons un meilleur produit que nos concurrents. Je ne parle pas ici de la sécurité, car toutes les compagnies aériennes



**[Texte]**

because we are all safe and I would want to underline that. Safety is not a question in this discussion, as far as I am concerned. But we believe we have the best marketing product in the marketplace and that is how we are hoping to basically retain our position.

**Mr. Cochrane:** The hub and spoke seem to be a fairly common way of doing business in your industry now. Obviously Winnipeg, Montreal and Toronto have a role to play. I regularly see Air Canada flights, of course, going to a number of centres, in New Brunswick particularly. Do you see any change in the kind of service, for example, that Air Canada is providing to eastern Canada at least, and I will be specific, with regard to New Brunswick?

• 1220

**Mr. C. Taylor:** Well, I want to continue to go out and visit my relatives, and I do not think I should . . .

**Mr. Cochrane:** We would like to have you continue to come to visit them as well, but . . .

**Mr. C. Taylor:** And as I mentioned, I think to Mr. Tobin and one or two of the others, we have no plan at the moment, and in our plan we see ourselves finding and searching for ways to cope with the additional competition of deregulation, not by abandoning or becoming a smaller airline, but by operating our schedules differently, by routing our aircraft differently, but continuing to serve the markets that are important to us. So we have no hit list in terms of abandonment of communities at this point in time.

**Mr. Cochrane:** In a completely deregulated environment, what percentage of load capacity would cause Air Canada to take a very serious look at a particular route?

**Mr. C. Taylor:** Well, we would want to end up our financial statement at the end of the year with about a 65% load factor, if that is what you are referring to. Now, that has many variations in the year. At Christmas and Easter and on July 4, everything is 100%. But when you look at a load factor on a route and it starts dropping below that kind of middle range of numbers and with no hope of it coming back, then the first thing you do is to question whether you have the wrong airplane on the route. Maybe the airplane is too big. You have a 130-seat airplane and you should have a 100-seat airplane. So that is the first thing you do, try to make sure that you have the right airplane on that market. Then, of course, you look at the number of frequencies per day, and we know that domestically we do not want to go below a certain number. So first of all you get the right airplane on it and then you try to do as much as you can to stimulate the market and make sure you have them at the right time of day.

**Mr. Cochrane:** You made a comment in your presentation, too, about the needs you felt there were for the government to be involved in the amount of foreign ownership of air carriers operating in and out of Canada. You did not expand on it at the time. Can you share with us what your concerns are with regard to that?

**[Traduction]**

sont sécuritaires, et j'insiste là-dessus. Donc, en ce qui me concerne, la sécurité n'a rien à voir dans cette discussion. J'estime par contre que c'est nous qui offrons le meilleur produit sur le marché, et c'est de cette façon que nous espérons préserver notre position.

**M. Cochrane:** La structure de votre secteur industriel se caractérise aujourd'hui par l'implantation de réseaux autour de grandes villes, comme Winnipeg, Montréal et Toronto. Par exemple, je vois régulièrement des vols d'Air Canada desservir un certain nombre de villes, notamment au Nouveau-Brunswick. Pensez-vous que ce type de service va changer, et je parle plus précisément de la façon dont Air Canada dessert actuellement l'Est du Canada, et notamment le Nouveau-Brunswick?

**M. C. Taylor:** Vous savez, je veux pouvoir continuer à rendre visite à ma famille, et je ne pense pas que . . .

**M. Cochrane:** Nous aimerions bien que vous puissiez le faire, c'est sûr, mais . . .

**M. C. Taylor:** Comme je l'ai déjà indiqué à M. Tobin et à un ou deux autres députés, nous n'avons pas de plan précis pour l'instant, si ce n'est que, pour faire face à l'intensification de la concurrence qui résultera de la déréglementation, il nous faudra non pas abandonner certains services, mais plutôt remanier nos horaires et nos routes, car nous devons continuer à desservir les marchés qui sont importants pour nous. Nous n'avons donc pas dressé la liste des localités que nous avons l'intention d'abandonner.

**M. Cochrane:** Avec une déréglementation totale, il faudra que le nombre des passagers tombe en-dessous de quel niveau pour qu'Air Canada étudie très sérieusement la nécessité de maintenir tel ou tel vol?

**M. C. Taylor:** Notre objectif est de remplir nos appareils à environ 65 p. 100 de leur capacité, si c'est ce que vous voulez savoir. Cependant, au cours de l'année, ce pourcentage peut varier considérablement. À Noël, à Pâques et le 4 juillet, tout est plein à 100 p. 100. Par ailleurs, si vous constatez que, pour un vol en particulier, le nombre de passagers commence à tomber autour de 50 p. 100 sans aucun espoir de remontée, vous devez d'abord vous demander si l'appareil utilisé est celui qui convient. Il est peut-être trop gros, et au lieu d'avoir un avion à 130 places, il vous suffirait peut-être d'en avoir un à 100 places. Donc, la première chose à faire, c'est de choisir le bon appareil. Ensuite, bien sûr, vous tenez compte du nombre de vols quotidiens, et l'on sait qu'au Canada, on ne peut pas descendre en-dessous d'un certain seuil. Donc, vous choisissez d'abord le bon appareil et ensuite, vous faites tout ce que vous pouvez pour stimuler la demande et attirer des passagers aux heures appropriées.

**M. Cochrane:** Dans votre exposé, vous avez dit qu'il était nécessaire que le gouvernement étudie dans quelle mesure certaines compagnies aériennes desservant le Canada et l'étranger appartiennent à des intérêts étrangers. Comme vous ne vous êtes pas attardé sur la question, j'aimerais que vous nous en disiez davantage maintenant.

[Text]

**Mr. C. Taylor:** No. What I was trying to say, I guess, in terms of this whole presentation on *Freedom to Move* is that... I think I was raising a question I think needs to be dealt with, which is not dealt with; and that is, I think the issue of foreign ownership is one that needs to be given some attention, because certainly I could not go into the U.S. and buy an American carrier, because the U.S. law does not permit me to do so. Most countries have that. Airlines, simply because they eventually get involved in bilaterals and in most bilateral agreements the other country has a clause that asks: Is that the national carrier of your country? Is it owned in Canada? In other words, for us to get designated to go to some foreign country we would have to prove that we were owned in Canada. Now, if somebody else were to own us, then we would probably not get the rights to operate in that foreign country. So the question of foreign ownership is one that I think needs to be addressed in this whole question of freedom to move in terms of air transportation.

**Mr. Cochrane:** Could you tell me just how many people are with your presentation today?

**Mr. C. Taylor:** Well, most of them are from the Ottawa office. There are three from Montreal.

**Mr. Cochrane:** Okay. I just could not help but make a comparison between the last presentation and this one. It seems to be very well run at the top. I want to compliment you and thank you for being here.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Cochrane. Just before calling on Mr. Benjamin on the second round for a few questions, on your comment about service to Atlantic Canada, when I first came on this Hill it was a minimum of eight to ten hours, always going through at least Montreal, Fredericton, St. John; no direct routes. It was eight to ten hours door to door and now it is down to two and a half, including the car ride on both ends. So it has certainly improved. And now, of course, you have competition and it is even improving more.

Mr. Benjamin, please.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, the implications in the white paper for Air Canada specifically bother me. In fact, they scare me. You would think the Minister had forgotten the presence of our national airline, if it were not for the reference to our airline, namely, Air Canada, as to how it will compete in this new so-called free market and make sure Air Canada is not going to be a big bully in the head-to-head battle with the privately owned airlines.

• 1225

I do not know if *Freedom to Move* is a buzz phrase around Air Canada or not—I hope not—but the paper clearly states that Air Canada will not be allowed to engage in “non-business-like pricing”. In other words, other airlines can do that, but Air Canada cannot. Does that not bother you, that it

[Translation]

**M. C. Taylor:** J'essayais simplement à propos de ce document «*Aller sans entraves*»... Ce document ne parle pas des intérêts étrangers, et j'estime que c'est une question importante à laquelle on devrait s'intéresser, car moi-même, je ne peux pas aller aux États-Unis acheter un transporteur américain, la loi américaine m'interdisant de le faire. Bon nombre de pays ont des lois semblables. Étant donné que les compagnies aériennes sont souvent parties à des ententes bilatérales, le pays d'accueil dispose d'une clause où l'on demande s'il s'agit du transporteur national du pays d'origine ou s'il appartient au Canada. En d'autres termes, si nous voulons avoir des droits d'atterrissage et de décollage dans un autre pays, nous devons prouver que nous appartenons à des intérêts canadiens. Si nous appartenions à des intérêts autres que canadiens, nous n'obtiendrions certainement pas le droit d'atterrir et de décoller dans le pays en question. Par conséquent, lorsque l'on envisage la déréglementation totale des services de transport aérien, il faut à mon avis tenir compte de toute la question des intérêts étrangers.

**M. Cochrane:** Pourriez-vous me dire combien de personnes nous accompagnent aujourd'hui?

**M. C. Taylor:** La plupart viennent du bureau d'Ottawa, et il y en a trois de Montréal.

**M. Cochrane:** Bien. Je ne peux m'empêcher de comparer votre dernier exposé à celui d'aujourd'hui. J'ai l'impression que vous gérez très bien vos affaires. Je vous en félicite et vous remercie d'être venus aujourd'hui.

**Le président:** Merci, monsieur Cochrane. Avant de donner la parole à M. Benjamin pour un deuxième tour, j'aimerais revenir sur ce que vous avez dit au sujet de vos liaisons avec la région de l'Atlantique. Lorsque j'ai été élu pour la première fois à Ottawa, il fallait compter un minimum de huit à 10 heures, toujours avec une escale au moins à Montréal, à Frédéricton, à Saint John etc. Il n'y avait pas de vol direct. Il fallait donc compter de huit à 10 heures, porte à porte, alors que maintenant, il n'en faut plus que deux et demi, y compris les deux trajets en voiture. Le service s'est donc considérablement amélioré. Maintenant que vous avez de la concurrence, il va certainement s'améliorer encore.

Monsieur Benjamin, vous avez la parole.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, les conséquences que le Livre blanc a sur Air Canada m'inquiètent tout particulièrement, et je dirais même qu'elles m'effraient. On aurait pu croire que le ministre avait oublié notre compagnie nationale si ce n'est qu'il la nomme précisément, Air Canada, pour dire comment elle devra faire face à la concurrence dans ce nouveau climat de libre entreprise, comme on l'appelle, et pour s'assurer qu'Air Canada ne jouera pas au câld dans son concurrence effrénée avec les compagnies aériennes du secteur privé.

Je ne sais pas si on parle beaucoup de *Aller sans entraves* à Air Canada, ce que je n'espère pas, mais il y est clairement dit que cette société ne devra pas se livrer à des pratiques douteuses en matière de prix. En d'autres termes, les autres compagnies aériennes peuvent le faire, mais pas Air Canada. C'est

[Texte]

is okay for the other guy to do it but you will not be allowed to. It is implicit; it is implied. It specifically says so in the white paper.

**Mr. C. Taylor:** We finally have hit something that you and I agree on, Mr. Benjamin. It bothers me a great deal. As I have said in my paper, and as I have said earlier, we all ought to play by the same rules. If the Expos get in the World Series next year, I hope both teams play by the same rules. I would like to play by the same rules everybody else plays by in this industry.

**Mr. Benjamin:** Yes, you have an umpire I am worried about—namely, the Minister of Transport. Is it not also illogical? It is inevitable. In years past, there was always an element of cross-subsidization with Air Canada making a good return on some routes, moderate return on others, little or no return or a loss on others. But if it balanced out; you had a bottom-line figure of a break-even or a profit. With the *Freedom to Move* thing, does that not remove almost all element of cross-subsidization? Because your competitors will be trying to capture as much of the Toronto-Vancouver, Montreal-Edmonton-Calgary markets as they possibly can, which means less return for Air Canada in those larger markets, which means you will have to take a pretty hard look at those marginal routes in places like Stephenville or Moncton, or Regina or Saskatoon, this white paper means you lose any element of that kind of a cross-subsidization whereby you could provide a reasonable, equitable service everywhere in the country.

**Mr. C. Taylor:** In this industry, Mr. Benjamin, I do not know of any accountant, economist, or whatever, who has ever been able to be that articulate about cross-subsidization. Yes, there is cross-subsidization in this industry. I think there always will be. It varies not only by routes but it also varies by periods of the year. I think if you are in this business basically you have to be in it for the long term. A route that may be a very low profit generator this year may very well have potential to be a good profit generator next year. So you have to stay in this thing for the long term.

The challenge to us, I think, Mr. Benjamin, under this new legislation, this new environment, as we call it—in other words, the buzz-words in our shop are “Air Canada in the new environment”—is to find the most effective way to retain a strong position in the market in order that we do not find ourselves dropping out at the bottom of the financial statement by large sums of money. That is where we get into the type of aircraft we fly, how we fly them.

It may very well be that that part of it is in the answer of the feeder airlines which I referred to earlier, but not in terms of abandonment of communities; rather in using the one our chairman used a moment ago about moving from here into Atlantic Canada, which he and I happen to know fairly well. We are in Fredericton, we are in Moncton, we are in Saint John, we are in Halifax, we are in Sydney, and we are in Yarmouth. But today, if you want to go from Fredericton to Halifax on an Air Canada flight, you will find it fairly difficult. That is because we have decided we want to retain

[Traduction]

exactement ce que laisse entendre le Livre blanc, et je me demande dans quelle mesure cela vous inquiète.

**M. C. Taylor:** Nous trouvons enfin un terrain d'entente, monsieur Benjamin. Croyez-moi, cela m'inquiète beaucoup. Comme je l'ai dit dans mon exposé, et à maintes reprises auparavant, nous devons tous être assujettis aux mêmes règles. Si les Expos sont admis dans la série mondiale l'année prochaine, j'espère que les deux équipes seront assujetties aux mêmes règles. Pour ma part, j'aimerais que ma compagnie soit assujettie aux mêmes règles que mes concurrents.

**M. Benjamin:** Malheureusement, avec l'arbitre que vous avez... Je veux parler du ministre des Transports. Vous ne trouvez pas cela illogique aussi? C'est inévitable. Dans le passé, Air Canada pouvait toujours éponger le déficit de certaines liaisons avec les bénéfices des autres. Le bilan des activités finissait toujours par s'équilibrer ou même par être excédentaire. Or, le Livre blanc ne va-t-il pas vous empêcher d'opérer dorénavant ces transferts de crédit? En effet, vos concurrents vont essayer de s'emparer du maximum du marché Toronto-Vancouver, Montréal-Edmonton-Calgary, ce qui diminuera d'autant les bénéfices d'Air Canada sur ces routes-là, de sorte qu'il vous sera encore plus difficile de financer les liaisons marginales de Stephenville, de Moncton, de Regina ou de Saskatoon. En d'autres termes, le Livre blanc va vous empêcher d'assurer un service raisonnable et équitable sur des lignes moins rentables, étant donné que vous aurez moins de bénéfices sur les lignes plus rentables.

**M. C. Taylor:** Dans notre secteur industriel, monsieur Benjamin, il n'y a pas un comptable, un économiste ou un spécialiste quelconque qui puisse vraiment définir ce qu'est le transfert des crédits d'un service à l'autre. C'est quelque chose d'indispensable pour nous, et ce le sera toujours. Cela varie non seulement en fonction des lignes mais aussi des périodes de l'année. Dans ce secteur, il faut prévoir à long terme. Il se peut qu'une liaison soit déficitaire une année et très rentable l'année suivante. Il faut donc prévoir à plus long terme.

Le défi que nous lance ce nouveau projet de loi, étant donné le nouveau climat qu'il instaure, c'est de trouver le moyen le plus efficace de conserver notre prédominance sur le marché afin de ne pas nous retrouver avec un déficit considérable. C'est la raison pour laquelle nous choisissons le type d'appareils en fonction de chaque vol et que nous calculons nos horaires de cette façon.

Il se peut que, pour répondre à ce défi, nous soyons obligés de faire appel à des compagnies secondaires ou locales, dont j'ai parlé tout à l'heure, mais il ne sera jamais question d'abandonner certaines localités. Nous desservons Fredericton, Moncton, Saint-John, Halifax, Sydney et Yarmouth, mais de nos jours, si vous voulez vous rendre de Fredericton à Halifax avec Air Canada, vous aurez du mal. La raison en est que nous avons décidé de conserver cette part du marché, mais pas au risque d'un déficit énorme, alors que ce service interne peut fort bien être assuré par quelqu'un d'autre. Nous ne voulons



[Text]

that market position in that community, but not necessarily to incur a very high cost to provide an internal service that can better be provided by somebody else. But we sure do not want to abandon the community. So we are going to have to be very smart in how we do the things we do in this new environment you referred to, and some of them we have already been doing for some years, as the deregulation really started back in 1977.

• 1230

**Mr. Benjamin:** Is it your view that it is implicit in the white paper, which is preliminary to legislation, that foreign airlines, or a foreign investor who has investments in an airline in another country, would be able to come into Canada and invest in an already established airline or start one up?

**Mr. C. Taylor:** I will give you a personal view on that one, and maybe I will take my other hat off. My personal view is that in most countries—and you can take them all the way from a European country that is highly regulated, government owned and everything to the one south of the border, which seems to be the most private side—air transportation is something that foreign ownership has not been allowed to penetrate simply because of the very nature of air transportation. That is why I raised the question. I think the subject of foreign ownership in air transportation needs to be dealt with. Now, that does not mean it has to be forbidden, but I think there is the question of whether the air transportation system in Canada is going to be Canadian or whether it is going to be foreign, and I would argue that it should be, by and large, Canadian.

**Mr. Benjamin:** But do you think it is implicit in the white paper, though, that foreign investment would be allowed in Canada in airlines?

**Mr. C. Taylor:** I am not sure what is implicit in the paper, and that is why I am raising it. It is not clear to me as to what it is.

**Mr. Benjamin:** Yes, we will ask the Minister that tonight.

**The Chairman:** That is a question for the Minister tonight. I think it is one on the hit parade.

**Mr. Benjamin:** Yes, Mr. Chairman. On the matter of privatizing some portion of Air Canada and the matter of employee ownership, are your discussions going on with the unions representing your employees or are these things that are coming in your suggestion box?

**Mr. C. Taylor:** About a year ago, I guess, or perhaps within the last two years when the whole question of Air Canada's future ownership was very much a public debate, as it is today, there was a response from our employees. It has not been through the structured union channels because the unions themselves, I would suggest, Mr. Benjamin, are not clear in their own minds about this question as to what position it puts them in and whether or not it prejudices any of their negotiating positions.

[Translation]

donc certainement pas cesser de desservir ces localités. Dans ce nouveau climat de déréglementation et de libre entreprise, nous allons devoir redoubler de sagesse dans les décisions que nous prenons, mais nous le faisons déjà depuis quelques années, puisque le processus de déréglementation a vraiment commencé en 1977.

**M. Benjamin:** À votre avis, le Livre blanc qui précède le projet de loi laisse-t-il entendre que les compagnies étrangères, ou un investisseur étranger qui détient des intérêts dans une compagnie d'un autre pays, pourraient venir investir au Canada dans une compagnie aérienne déjà établie ou dans une nouvelle?

**M. C. Taylor:** Ce que je vais vous dire est mon opinion personnelle, et peut-être pas celle du président d'Air Canada. Dans la plupart des pays, qu'il s'agisse d'un pays européen extrêmement réglementé, où tout appartient au gouvernement, ou qu'il s'agisse de votre voisin au sud, où tout est privatisé au contraire, on interdit que les compagnies aériennes appartiennent à des intérêts étrangers, tout simplement en raison de la nature des transports aériens. C'est la raison pour laquelle j'ai soulevé la question des intérêts étrangers, en disant qu'il fallait l'étudier. Je ne dis pas qu'aucun intérêt étranger ne doit être toléré, mais je pense qu'il faut se poser la question de savoir si les transports aériens au Canada vont être canadiens ou étrangers; personnellement, j'estime qu'ils devraient être canadiens, et de loin.

**M. Benjamin:** Ne pensez-vous pas que le Livre blanc autorise implicitement les investissements étrangers dans des compagnies aériennes canadiennes?

**M. C. Taylor:** Je ne suis pas sûr de ce que le Livre blanc laisse entendre, et c'est justement pour cela que je soulève moi-même la question.

**M. Benjamin:** Dans ce cas, je poserai la question au ministre ce soir.

**Le président:** Oui, c'est à lui que vous devriez adresser cette question, parmi toutes les autres flèches que vous voulez lui décocher.

**M. Benjamin:** Oui, monsieur le président. En ce qui concerne la privatisation de certains services d'Air Canada et l'acquisition d'intérêt par les employés, où en êtes-vous dans vos discussions avec les syndicats représentant vos employés, à moins que vous n'attendiez que la boîte à suggestions porte ses fruits?

**M. C. Taylor:** Il y a un an environ, ou peut-être deux, lorsqu'on discutait beaucoup, comme aujourd'hui, de la question de savoir à qui Air Canada devrait appartenir, nos employés nous avaient proposé une solution. Ils l'ont fait sans passer par les structures syndicales, car les syndicats eux-mêmes, monsieur Benjamin, ne savent pas très bien ce penser de tout cela, si cela va nuire à leurs forces de négociation ou non etc.

## [Texte]

So the answer to your question is that the union structure is not the structure that has been used for the employees to respond. It has been the employees themselves, representing all the major unions, who have responded themselves and then formed some committees. So it is not the union structure, because they see a bit of a dichotomy here that they are not sure how to deal with at this stage in time. Now, that will get resolved, I am sure, as time goes on. But they are unsure at this point on what their position ought to be.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I have one other question to Mr. Taylor. I have yet to ride an American airline where the planes were as clean and the food was as good and the flight and cabin crews were as efficient and polite and friendly, where the on-the-ground services of the airports and what not were as good as Air Canada or CP Air or PWA.

**An hon. member:** Hear, hear!

**Mr. Benjamin:** Every time I get on an American airline, the thing is filthy dirty. It has been a logical result, has it not, of deregulation? When they lower fares, they have to lower costs. They take shortcuts; they reduce . . . Well, it gets mediocre. Is that not what has happened all over that country? And it is going to happen here.

**Mr. C. Taylor:** I would agree with the first part of your statement, that whether it is CP Air, Air Canada or PWA or someone else, our service is good and our people great, and I would suggest it is because they are good Canadians.

**The Chairman:** That is it, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I have one final point, Mr. Chairman. I meant to mention it earlier. I know everybody here is most pleased and happy that Mr. Taylor is fully recovered from his unfortunate accident. He looks as if he can go bear hunting with a buggy whip, and we wish him well. He is the best president Air Canada has ever had.

**Some hon. members:** Hear, hear!

• 1235

**The Chairman:** I think that is a nice way to wrap up this morning, Mr. Benjamin.

I just point out to Mr. Taylor that I certainly concur, on behalf of all of the committee members. You certainly look a heck of a lot better today than the last time I saw you. If you want to go to that bear hug with a bear with a buggy whip then you will be crazier than I think you are.

Just for further thought when you are away from here, as we did this morning—and I do not know if you heard it—we do have a series of questions prepared by the staff. You have touched on some of them; some of them involve a little narrative answer. I know that you are not going to have any problems with any of them, but we are going to give them to you—it is an internal thing at the moment—and see what your response is. I think it does not appear necessary that you would have to be called back, but we want to get your answers to the questions first.

So I want to thank you for coming, and I want to thank the members for staying in place so we were able to conclude this

## [Traduction]

Je vous réponds donc que les employés ne sont pas passés par les structures syndicales pour nous faire connaître leur avis. Ils se sont réunis, avec des représentants de tous les grands syndicats, et ont constitué des comités. Ils n'ont donc pas fait appel aux structures syndicales, car ils se sont rendu compte qu'il y avait des intérêts quelque peu contradictoires. Je suis sûr que tout cela se résoudra avec le temps, mais en attendant, les employés ne savent pas exactement que penser de tout cela.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais poser une autre question à M. Taylor. Je n'ai encore jamais pris un vol américain où l'avion était aussi propre, la nourriture aussi bonne et le personnel aussi efficace, poli et amical, sans parler des services d'accueil dans les aéroports, qu'avec Air Canada, CP Air ou PWA.

**Une voix:** Bravo!

**M. Benjamin:** Chaque fois que je voyage avec une compagnie américaine, l'avion est tout simplement dégueulasse. N'est-ce pas là la conséquence logique de la déréglementation? Pour baisser les tarifs, il faut baisser les coûts. Ils réduisent donc . . . enfin, le service devient nettement médiocre. N'est-ce pas ce qui s'est passé aux États-Unis? Voilà ce qui nous attend.

**M. C. Taylor:** Vous avez tout à fait raison de dire qu'avec CP Air, Air Canada ou PWA, et j'en passe, le service est excellent et le personnel fantastique; je suppose que c'est parce que nous sommes tous de bons Canadiens.

**Le président:** C'est cela, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** J'ai une dernière remarque à faire, monsieur le président. Je voulais en parler tout à l'heure, mais je sais que tout le monde ici est ravi que M. Taylor se soit complètement remis de son malheureux accident. Il paraît en pleine forme, aujourd'hui, et nous lui souhaitons bonne chance. C'est le meilleur président d'Air Canada que nous ayons jamais eu.

**Des voix:** Bravo!

**Le président:** Nous pouvons terminer sur cette note fort sympathique, dont je vous remercie, monsieur Benjamin.

Je voudrais simplement indiquer à M. Taylor que je suis tout à fait d'accord avec M. Benjamin, et ce, à l'instar de tous les membres du Comité. Vous avez bien meilleure mine aujourd'hui que la dernière fois que je vous ai vu. Je vous recommande quand même de ne pas faire d'imprudences.

Encore une petite chose à régler. Notre personnel nous a préparé une liste de questions, et vous avez abordé certaines d'entre elles. Par contre, d'autres exigeaient une réponse un peu plus détaillée. Je vous donne donc cette liste, qui ne devrait pas vous poser de problème. Je vous signale cependant que, pour l'instant, c'est encore un document interne. Je ne pense pas qu'il sera nécessaire de vous convoquer à nouveau, mais nous aimerions bien recevoir les réponses aux questions.

Je vous remercie donc d'être venu, et je remercie également les membres du Comité d'être restés à leur place, de sorte que

*[Text]*

morning. Some people may not appreciate that not only was the House sitting but we had for the first time in our procedures around here a standing committee on transport sitting at the same time as a legislative committee on transport was sitting, and that is where your friend Mr. Forrestall has been, trying to get that thing going. So there was a pressure on members to be here, but I am glad we finished this morning.

I will adjourn to 7 p.m., when the Minister of Transport will be the witness.

*[Translation]*

nous avons pu terminer nos délibérations de ce matin. Certains l'ignorent peut-être, mais nous siégeons en même temps que la Chambre et qu'un autre Comité permanent des transports, à savoir le Comité législatif des transports, où se trouve M. Forrestall. Il a donc été assez difficile aux députés d'être présents et de rester pendant toute la séance, mais je suis heureux de constater que nous avons pu terminer notre discussion de ce matin.

Nous allons lever la séance jusqu'à 19 heures, heure à laquelle nous rencontrerons le ministre des Transports.























*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From the Canadian National Railways:*

J. Maurice LeClair, Chairman and Chief Executive Officer;  
Ronald Edward Lawless, President.

*From Air Canada:*

Claude Taylor, Chairman of the Board.

*Des Chemins de fer nationaux du Canada:*

J. Maurice LeClair, président-directeur général;  
Ronald Edward Lawless, président.

*D'Air Canada:*

Claude Taylor, président du Conseil.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 27

Thursday, October 24, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 27

Le jeudi 24 octobre 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport

## Transports

RESPECTING:

Document entitled "Freedom to Move"

CONCERNANT:

Document intitulé «Aller sans entraves»

APPEARING:

The Honourable Donald F. Mazankowski,  
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Donald F. Mazankowski,  
Ministre des Transports



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Vincent Dantzer  
Mike Forrestall  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
André Ouellet  
André Plourde  
Joe Reid  
Gordon Taylor  
Brian Tobin

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker  
Ross Belsher  
Bill Blaikie  
Lise Bourgault  
Gabriel Desjardins  
Jack Ellis  
Bill Gottselig  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Arnold Malone  
Moe Mantha  
Louis Plamondon  
Joe Price  
Bill Rompkey  
Thomas Suluk

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*



## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, OCTOBER 24, 1985  
(35)

## [Text]

The Standing Committee on Transport met at 7:05 o'clock p.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Les Benjamin, Mike Forrestall, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, André Plourde.

*Alternate present:* Stan Hovdebo.

*Appearing:* The Honourable Donald F. Mazankowski, Minister of Transport.

*In attendance:* David Cuthbertson, Study Director; John Christopher, Research Officer; Michael MacLeod, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; John Gibberd, Chief of the Economic and Social Research Directorate; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move".

The Minister made an opening statement and answered questions.

It was agreed,—That certain questions submitted by Mike Forrestall will be responded to, in writing, by the Minister to the Clerk of the Committee.

At 9:15 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 24 OCTOBRE 1985  
(35)

## [Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 19 h 05, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Les Benjamin, Mike Forrestall, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, André Plourde.

*Substitut présent:* Stan Hovdebo.

*Comparait:* L'honorable Donald F. Mazankowski, ministre des Transports.

*Aussi présents:* David Cuthbertson, directeur de l'étude; John Christopher, attaché de recherche; Michael MacLeod, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, Direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, Direction de l'exploitation et des tarifs.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé *Aller sans entraves*.

Le Ministre fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

*Il est convenu.*—Que, en ce qui concerne certaines questions soumises par Mike Forrestall, le Ministre répondra par écrit au greffier du Comité.

A 21 h 15, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, October 24, 1985

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum for purposes of taking evidence. I must say I appreciate the punctuality of the Minister. He embarrasses me a little because we have been trying to be pretty punctual. We were detained for several minutes. Obviously, there will be other members around, but we do have a quorum.

• 1904

Members, we have circulated a list of questions, which will be the standard procedure. In fact, as we get into the hearings, questions, or a synopsis of the brief, will be circulated to members on a confidential basis before the hearing even begins, and hopefully at least the day before. These questions are just to help members. I have looked at them, and I am the only one who has seen them. I think there are some very good questions that frankly most likely will be covered in the ordinary fashion by members. If they are not, at the close of the hearings, I certainly hope to put a few myself.

I would like to welcome the Minister on this important subject. I do not know, Mr. Minister, if you have a statement or whether you want to start in with questions.

**Hon. Don Mazankowski (Minister of Transport):** Mr. Chairman, I am really at the disposal of the committee. If you would like me to make a short statement, I am prepared to do so.

**The Chairman:** I think we could swing perhaps a short statement. I would be very interested, Mr. Minister, since we have such a beautiful National Transportation Act now and one of the best transportation systems in the world, that perhaps as a part of the philosophy in your statement you could sort of explain why it is so necessary to have *Freedom to Move*. But that is just sort of a throw-away line that might stimulate you to a point.

The floor is yours, Mr. Minister.

[Technical Difficulty—Editor]

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman. I am glad to appear before the committee to talk about a very important transportation initiative. I think the document, *Freedom to Move*, has gained a considerable amount of attention since it was released back in July.

Mr. Chairman, in your opening remarks you asked why it is necessary to bring changes to the existing transportation legislation regulatory framework. We think it is clearly evident, given the realities of the 1980s and 1990s [*Inaudible—Editor*], given the fact that transportation is such an important component of economic development in Canada, clearly it has been identified [*Inaudible—Editor*]...

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 24 octobre 1985

**Le président:** Je vois que nous avons le quorum et que nous pouvons entendre les témoignages. Le Ministre est ponctuel et je lui en suis reconnaissant. Nous avons essayé de l'être nous-mêmes, et cela m'embarrasse un peu car nous sommes retardés de quelques minutes. D'autres membres du Comité arriveront certainement, mais nous avons le quorum.

Je souligne aux membres du Comité que nous avons distribué une liste des questions; ce sera la procédure habituelle. Lorsque nous tiendrons des audiences, les questions ou un résumé du mémoire seront distribués aux membres du Comité confidentiellement avant le début des séances, et même le jour avant je l'espère. Ces questions visent à vous aider. Je les ai examinées, mais je suis le seul qui les ai vues. Il y aura probablement de très bonnes questions, j'en suis certain, qui seront soulevées par les membres du Comité de la façon habituelle. Sinon, je les soulèverai certainement moi-même à la fin des audiences.

Permettez-moi de souhaiter la bienvenue au ministre qui comparait pour une question très importante. Je ne sais pas monsieur le ministre si vous avez une déclaration à faire ou si vous voulez entendre immédiatement les questions.

**L'honorable Don Mazankowski (ministre des transports):** Monsieur le président, je suis à votre disposition. Si vous voulez que je fasse une courte déclaration, je veux bien.

**Le président:** Je crois que nous avons le temps pour une courte déclaration. Je serais très intéressé, monsieur le ministre, étant donné que nous avons une si belle loi nationale sur les transports et un des meilleurs systèmes de transport au monde. Vous pourriez peut-être nous expliquer votre philosophie et pourquoi ce document *Aller sans entraves* est si nécessaire. Je vous tends la perche en quelque sorte.

Vous avez la parole, monsieur le ministre.

[difficultés techniques]

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président. Je suis heureux de comparaître devant le Comité afin de vous parler de cette initiative très importante en matière de transport. Le document *Aller sans entraves* a suscité énormément d'intérêt depuis qu'il a été publié en juillet.

Monsieur le président, vous avez demandé dans vos remarques préliminaires pourquoi il était nécessaire d'apporter des changements à la loi actuelle sur le transport et à la réglementation. C'est très évident, à notre avis, étant donné la réalité des années 80 et 90 [*inaudible*] et étant donné également que le transport est une composante importante de l'expansion



[Texte]

What we are proposing here, Mr. Chairman, should not be seen as a revolution but perhaps more of an evolution. There have been numerous discussions with shippers and carriers alike. It was the general consensus that there is room and a vast need for [Inaudible—Editor] enshrined in the document for the principles of greater reliance upon competition and market forces [Inaudible—Editor] and the establishment of a regulatory process that is moreover [Inaudible—Editor] more effective and more meaningful to those shippers who [Inaudible—Editor] by the effects of the current transportation policy—

**The Chairman:** Mr. Minister, even I have difficulty hearing you, and I am facing you. In view of members' interest in your remarks—and quite a few in the audience have an interest in your remarks, too—I wonder if I could move you. Would you mind coming up here at the head of the table while the sound system is off? This microphone, I am told, has a red light on it to indicate recording so your remarks will be available for posterity. For some strange reason this is the only microphone which is working.

• 1910

Of course this is the way—as the Minister knows and as Mr. Benjamin knows from his day of interest in the Transport Committee—it used to be. That was before we tried to emulate the American system where committee people were very important and were on a dais and the witnesses were down in a pit. But witnesses were always seated next to the Chairman. So welcome again, Mr. Minister.

**Mr. Benjamin:** On a point of order—

**The Chairman:** Mr. Benjamin, I know you are going to have certain questions. I think it will be better to proceed now because, quite frankly, I do not know how long we are going to have to wait. And there are two people looking at the technical problem right now.

Mr. Minister, please proceed. I am glad this is not the Communications Minister!

**Mr. Mazankowski:** To continue, Mr. Chairman, as I said at the outset, the principal thrust of our proposals is based upon the principles of greater reliance and competition in the market-forces, a reduction of government intervention and regulation, and the creation of a regulatory process that is open and accessible. Dealing with some of the aspects, Mr. Chairman...

[Technical Difficulty—Editor]

• 1915

Shippers would thereby benefit by entering into confidential contracts with the railways for service at mutually agreeable

[Traduction]

économique au Canada, il faut donc qu'il soit clairement identifié [inaudible].

Ce que nous proposons, monsieur le président, ne doit pas être vu comme une révolution mais plutôt une évolution. Nous avons eu de nombreuses discussions avec les expéditeurs et également les transporteurs. Il y a eu consensus général sur le fait qu'il y a lieu et qu'il est aussi vraiment nécessaire [inaudible] d'inscrire dans le document pour qu'on puisse davantage compter sur la concurrence et les forces du marché [inaudible] et établir un processus de réglementation plus efficace et significatif pour les expéditeurs qui [inaudible] sur les effets de la politique actuelle en matière de transport...

**Le président:** Monsieur le ministre, j'ai moi-même de la difficulté à vous entendre et je suis devant vous. Étant donné que les membres du Comité s'intéressent à ce que vous nous dites—et aussi de nombreuses personnes parmi l'auditoire—nous pourrions peut-être vous faire changer de place. Voulez-vous approcher de la table principale puisque le système sonore est en panne? On me dit que ce microphone fonctionne, la lumière rouge est allumée, ce qui indique que l'enregistrement se fait et que vos remarques passeront à la postérité. Pour une raison que je ne comprends pas, c'est le seul microphone qui fonctionne.

C'est de cette façon évidemment—le ministre le sait de même que M. Benjamin depuis qu'il s'intéresse au Comité des transports—que nous étions placés auparavant. Cela se passait ainsi avant que nous essayions de copier les Américains où tous les membres du Comité sont des gens très importants et sont placés sur une estrade alors que les témoins sont placés plus bas. Cependant, ici les témoins ont toujours été placés à côté du président. Je vous souhaite donc à nouveau la bienvenue, monsieur le ministre.

**M. Benjamin:** J'invoque le Règlement...

**Le président:** Monsieur Benjamin, je sais que vous allez poser des questions. Il faudrait peut-être mieux poursuivre maintenant car je ne sais pas combien de temps nous devons attendre. Deux personnes s'occupent présentement du problème technique.

Monsieur le ministre, veuillez poursuivre. Je suis heureux que vous ne soyez pas le ministre des Communications.

**M. Mazankowski:** Je poursuis donc, monsieur le président, et comme je l'ai dit au départ, nos propositions se fondent surtout sur les principes d'une plus grande confiance dans les forces du marché et d'une plus grande concurrence, sur une diminution de l'intervention du gouvernement et des règlements, et sur l'élaboration d'un processus de réglementation qui soit libre et accessible. Pour reprendre certaines de ces questions, monsieur le président

[Difficultés techniques—Éditeur].

Ce serait donc avantageux pour les expéditeurs de conclure des contrats confidentiels avec les sociétés ferroviaires pour du

*[Text]*

rates, which may very well be below published tariffs. Shippers would be able to negotiate service rates based on such factors as volume, routes and scheduling. At the same time, as a safeguard, we also recommend here the continuation of the railways' common carrier obligation.

About protection for captive shippers, to protect captive shippers and to promote competition, shippers captive to one rail line would be given access to the competing carrier at the nearest transfer point and provided with new rate appeal provisions.

Mr. Chairman, if you recall, in my opening remarks I indicated that one of the important elements of this document is the restructuring of the dispute-resolving mechanism.

About extra-provincial trucking, we are proposing to revise the Motor Vehicle Trucking Act, under which federal economic regulatory responsibilities have been delegated to the provinces since 1954. These amendments would reflect the reforms that were agreed to by the federal and provincial Ministers of Transport on February 27, 1985 and reconfirmed just recently at a meeting in Vancouver. These reforms included reduced entry controls, the elimination of rate approval, and the designation of special commodities exempt from regulation and the streamlining of the administrative procedures. What we are looking at here is the attempt to streamline the regulatory provisions across the country into one single, uniform set of regulations that will promote and encourage not only interprovincial trade but international trade as well.

On marine, we propose to revise the Shipping Conferences Exemption Act, which allows ocean-going marine carriers to act together to set common rates and limit capacity. Shippers would be permitted to enter into confidential negotiated service contracts, and legislation would clearly prohibit predatory conduct by shipping conferences. We are also proposing to bring in amendments to the Canada Shipping Act which would preserve the coasting trade to Canadian shipping and would extend the act's jurisdiction to at least 200 nautical miles offshore while expanding the act to cover all commercial marine activities except fishing.

About the North, we favour the continuation of the northern community resupply services, while proposing to streamline the regulations respecting entry, licensing, and rates. Community resupply services would be licensed on the basis of total ship tonnage and the geographical scope of the services.

The issue of safety and security is one item that is always brought up in the course of the debate. I want simply to reconfirm to the committee this government's commitment to safety as a no. 1 priority and to support of the government's commitment to safety and security in transportation. There will be no regulatory reform which would be considered in any

*[Translation]*

service qui serait offert à des tarifs mutuellement acceptables, bien en deçà des tarifs publiés. Des expéditeurs pourraient ainsi négocier des tarifs fondés sur certains facteurs comme le volume, les itinéraires et les horaires. Nous recommandons en même temps, comme garantie, que les sociétés ferroviaires soient toujours le transporteur public.

Au sujet de la protection des expéditeurs captifs, afin de protéger ceux-ci et de promouvoir la concurrence, les expéditeurs captifs d'une seule ligne ferroviaire pourraient avoir accès aux transporteurs concurrentiels au point de transfert le plus proche et pourraient en appeler des nouveaux tarifs.

Monsieur le président, vous vous souviendrez que dans mes remarques préliminaires, je soulignais qu'un des éléments importants de ce document est la restructuration du mécanisme de règlement des différends.

Au sujet du camionnage hors province, nous nous proposons de revoir la Loi sur le transport par véhicule à moteur en vertu de laquelle les responsabilités économiques fédérales en matière de réglementation sont de compétence provinciale depuis 1954. Ces amendements traduiraient des réformes acceptées par les ministres des Transports fédéral et provinciaux, le 27 février 1985, et reconfirmées récemment lors d'une réunion à Vancouver. Ces réformes comprennent la diminution des contrôles concernant l'entrée, l'élimination de l'autorisation du tarif, la désignation de produits spéciaux exempts de réglementation, ainsi que la refonte des dispositions réglementaires au Canada en une seule série uniforme de règlements, afin d'encourager et de promouvoir non seulement le commerce interprovincial, mais également le commerce international.

Au sujet du transport maritime, nous nous proposons de revoir la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, qui permet aux transporteurs océaniques de se regrouper pour établir des tarifs communs et de restreindre la capacité. Les expéditeurs pourraient conclure des contrats de service négociés, confidentiels, et la loi interdirait de façon non équivoque que les conférences maritimes aient un comportement avide. Nous allons également proposer des amendements à la Loi sur la marine marchande du Canada, afin de réserver le cabotage à la marine marchande canadienne. Ces amendements étendraient à 200 milles nautiques au moins notre juridiction et comprendraient toutes les activités maritimes commerciales, sauf la pêche.

Pour ce qui est du Nord, nous voulons que se continuent les services de réapprovisionnement communautaires dans le Nord, tout en proposant une refonte des règlements concernant l'entrée, la délivrance des permis et l'établissement des tarifs. Les services de réapprovisionnement communautaires feraient l'objet de permis fondés sur le tonnage total du bateau et le champ géographique des services.

En matière de sécurité, une question est toujours soulevée lors des discussions. Je voulais simplement de nouveau confirmer que le gouvernement s'engage à faire de la sécurité sa grande priorité et je suis tout à fait en faveur de l'engagement du gouvernement envers la sécurité dans les transports. Il n'y aura pas de réforme réglementaire qui pourrait être vue

## [Texte]

way to be detrimental or to serve to undermine safety and security.

As a matter of fact, measures are being taken in the non-economic regulation area to enhance existing standards of safety and security. We dealt earlier with the amendments to the Aeronautics Act. We have before us now the Canada Shipping Act, which is essentially a piece of legislation to enhance safety at sea and to provide a framework where Canada can become a party to at least 12 international conventions and arrangements which will enhance our ability to deal with pollution and environmental considerations for shipping.

As you know as well, extensive new security measures are being introduced at our airports to strengthen the safety of the travelling public. I think it is very clear to say here that while we talk about some changes in the structure within the air administration, we are determined to amplify the focus on safety and security in terms of a dedicated commitment but also in terms of the provision of adequate resources to do the job.

• 1920

Finally, the new regulatory agency—and, while it is very difficult at this time, sir, to be precise in what the new regulatory agency might look like, I think we are really saying here that by the process a lot of economic regulation will be removed; the emphasis and the structure of the regulatory agency will change rather significantly. We see its primary role as one of mediation and dispute resolving.

We are setting up essentially three different elements of dispute resolving: the mediation, final offer arbitration and a revised section 23. I think we are all aware that the provisions under the captive shippers act and section 23 have not... while their intentions were meaningful and laudable, the fact of the matter is that the process did not work very well.

So I hope that gives you a brief overview. I certainly look forward to the committee's recommendations. Naturally, in the course of the debate some concerns about certain elements of the paper have been detected. We are not surprised about that. We did not expect it to be a perfect paper. We did not expect it to be universally endorsed. But we are pleased that essentially, from the standpoint of carriers and shippers alike, it has received general approval and general support.

Some of the areas of contention are signalled in the terms of reference and I simply want to reinforce these points because they are essentially the issues that are brought to my attention as I travel across the country: the role of the Crown corporations in transportation in an open and competitive system; the issue of foreign control of Canadian transportation companies; the issue of services in the north and remote areas of the country and ways and means of improving those services. There is still some concern about the inadequacies of dealing with the captive shipper provisions; the issue of compensatory

## [Traduction]

comme étant préjudiciable à la sécurité ou qui pourrait miner celle-ci.

De fait, nous avons pris des mesures dans le domaine de la réglementation non économique afin de perfectionner les normes actuelles en matière de sécurité. Nous avons parlé plus tôt des amendements apportés à la Loi sur l'aéronautique. Nous devons maintenant examiner la Loi sur la marine marchande du Canada, essentiellement un texte législatif qui vise à améliorer la sécurité en mer et à prévoir un cadre au sein duquel le Canada peut adhérer à au moins 12 conventions et ententes internationales qui nous permettront de mieux aborder la question de la pollution et des considérations écologiques pour le transport maritime.

Vous savez également que nous avons adopté dans nos aéroports de nouvelles mesures importantes pour renforcer la sécurité du public voyageur. On peut donc dire que tout en parlant de changements structurels au sein de l'administration aérienne, nous sommes décidés à mettre l'accent sur la sécurité et à nous engager dans ce sens, mais également nous prévoyons des ressources adéquates pour faire ce travail.

Pour terminer, au sujet du nouvel organisme de réglementation—et même s'il est très difficile à ce moment-ci, monsieur, de dire de façon précise ce que sera ce nouvel organisme, ce que nous voulons vous dire c'est qu'en procédant de cette façon un grand nombre de règlements économiques disparaîtront, l'orientation et la structure de l'organisme de réglementation changeront de façon assez importante. Nous croyons qu'il servirait surtout de médiateur et aussi à régler les différends.

Nous avons mis au point essentiellement trois éléments distincts pour résoudre les différends: la médiation, l'arbitrage de la dernière offre et la révision de l'article 23. Nous sommes tous conscients que les dispositions en vertu de la Loi sur les expéditeurs captifs et l'article 23 n'ont pas... même si les intentions étaient louables et intéressantes, il n'en demeure pas moins que ce processus n'a pas très bien fonctionné.

J'espère vous avoir donné une courte description. J'attends avec impatience vos recommandations. Au cours des discussions, on a naturellement exprimé certaines préoccupations au sujet de quelques éléments contenus dans le document. Nous n'en sommes pas du tout surpris. Nous ne nous attendions pas à présenter un document parfait. Nous ne nous attendions pas non plus à ce qu'il soit avalisé par tous. Nous sommes heureux surtout de la façon générale les transporteurs et les expéditeurs l'aient approuvé et lui aient accordé leur appui.

Certains questions litigieuses sont mentionnées dans le mandat et je voulais simplement les souligner car il s'agit surtout de questions qu'on a portées à mon attention lors de mes voyages de l'est à l'ouest du pays: le rôle des sociétés de la Couronne dans un système de transport libre et concurrentiel, la question du contrôle étranger des sociétés de transport canadiennes, la question des services dans le Nord et dans les régions éloignées du Canada et les façons d'améliorer ces services. On se préoccupe toujours de la difficulté de traiter des dispositions concernant les expéditeurs captifs, la question



[Text]

rail rates and the issue of predatory pricing. Those are very important matters that we hope your committee will address.

But, above all, we think it is important to keep in mind the need to have an efficient and a productive and a reliable transportation system to serve the Canadian economy. We are an exporting nation. Transportation is a key component of our ability to export in a timely and efficient and orderly way. So any work the committee can do and any advice it can provide to me in terms of improving transportation as it relates to Canada's trade position, with respect to developing job opportunities and with respect to the issue of regional economic development, will certainly be welcome.

I know it is a massive task. It is a very historical debate. It is an historical time because we are doing this on the eve of the 100th anniversary of the driving of the last spike, which will be celebrated on November 7 of this year. I think we who are interested in transportation would recognize that the joining of that ribbon of steel that joined our nation from coast to coast was indeed significant. The national dream was realized and you gentlemen of the Standing Committee on Transportation have an opportunity to assist to provide leadership in renewing that national dream. So I wish you well in your deliberations.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister.

I call Mr. Ouellet.

**M. Ouellet:** Monsieur le président, je vous remercie.

Je voudrais d'abord demander au ministre s'il a un échéancier de fixé quant à la préparation d'un projet de loi qui mettrait en application son document *Aller sans entraves*. Au moment où l'on se parle, monsieur le ministre, y a-t-il des fonctionnaires de votre ministère ou du ministère de la Justice qui sont en train de rédiger des amendements à la Loi nationale sur les transports?

• 1925

**Mr. Mazankowski:** I am not sure whether they have started the drafting process, but we are starting to look at the way in which new legislation might evolve. There are a lot of areas that are non-controversial and we are looking at the framework. I am not sure it has been really decided whether we will rewrite the National Transportation Act or whether there will be amendments to it. But we are at the stage where we will be either starting to draft, or contemplating the drafting in a very serious way. The issues, where there are legitimate concerns, are certainly not going to be enshrined in any legislative framework until such time as we hear from the committee and the ongoing public debate. This is not a snow job.

I said at the outset, when I came to this committee for the first time, that I hoped we could work together to produce the best piece of legislation, to serve all interests of Canada. It is within that spirit that we are going to . . .

**M. Ouellet:** J'apprécie vos remarques, monsieur le ministre. Il est évident que les députés, tant du gouvernement que de l'Opposition, qui, au cours des deux prochains mois, enten-

[Translation]

des taux ferroviaires compensatoires et celle de l'établissement de prix exorbitants. Ce sont là des questions très importantes et nous espérons que le Comité en discutera.

Nous croyons qu'il est essentiel, avant tout, de se souvenir qu'il nous faut un système de transport efficace, productif et fiable pour desservir l'économie canadienne. Nous sommes un pays exportateur. Le transport est donc une composante clé de notre aptitude à exporter de façon ordonnée, efficace et opportune. Je serais donc très reconnaissant au Comité du travail qu'il fera et des conseils qu'il pourra me fournir pour améliorer le transport et, partant, la position commerciale du Canada, afin de créer des emplois et d'améliorer l'expansion économique régionale du pays.

Je sais qu'il s'agit là d'une tâche énorme. Il s'agit également d'un débat historique. C'est un moment historique, car nous abordons ce travail alors qu'on célébrera bientôt, le 7 novembre, le centenaire du jour où on a enfoncé le dernier crampon du chemin de fer transcontinental. Ceux qui s'intéressent au transport savent à quel point était important ce ruban d'acier qui rejoignait l'est à l'ouest du pays. On avait réalisé un rêve national et vous, messieurs du Comité permanent des transports, aurez la chance d'aider à renouveler ce rêve national. Je vous souhaite beaucoup de chance dans vos délibérations.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre.

Je donne la parole à M. Ouellet.

**Mr. Ouellet:** Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I would like to ask the Minister if he has set any schedule for the preparation of a bill concerning the implementation of his document *Freedom to Move*. While we are speaking, Minister, are there any officials in your department or in the Justice Department who are drafting amendments to the National Transportation Act?

**M. Mazankowski:** Je ne sais pas s'ils en ont commencé la rédaction, mais nous commençons à étudier les directions que pourrait prendre une nouvelle loi. De nombreux sujets ne sont pas controversés et nous commençons à déterminer la structure générale. Je ne sais pas si la décision a été prise de rédiger une nouvelle Loi nationale sur les transports ou d'y apporter des amendements. Mais nous sommes sur le point de commencer la rédaction, ou du moins nous y réfléchissons très sérieusement. Les questions qui font l'objet de soucis légitimes ne seront certainement pas enchaînées dans une loi jusqu'à ce que nous ayons reçu l'avis du comité et qu'il y ait eu un débat public. Nous n'essons pas de vous bernier.

J'ai dit au départ, quand j'ai comparu devant le Comité pour la première fois, que mon espoir était que nous puissions travailler ensemble pour préparer la meilleure loi possible, dans l'intérêt de tous au Canada. C'est dans cet esprit que nous allons . . .

**Mr. Ouellet:** I appreciate your comments, Mr. Minister. It goes without saying that the members, be they members of the government or of the opposition, who will be hearing testimony

**[Texte]**

dront les témoignages des adhérents d'une quarantaine d'associations intéressées et qui voyageront à travers le pays pour ce faire, ne voudraient pas qu'il en résulte un travail inutile. Il est essentiel que le gouvernement nous donne l'assurance que ces auditions publiques, que ce travail du Comité soient nécessaires. Autrement, je pense bien que chacun d'entre nous aurait autre chose à faire. Cependant, si vous nous donnez l'assurance qu'il n'y a pas de loi déjà rédigée et qu'elle ne sera pas rédigée tant que notre Comité n'aura pas fait son rapport avant Noël, nous serons encouragés à continuer notre travail.

**Mr. Mazankowski:** I can tell you, Mr. Chairman, that the act has not been drafted. As I said, we are in the preparatory stages and I think there may very well be some work that can be started, those elements which are non-controversial and those elements in which we have had general acceptance. We want the committee system to work. I am sure the member will realize that we still reserve the right to accept or modify or outright reject some of the recommendations of the committee.

I think it is important for us all to understand that transportation is such an important issue in this country that it cannot be done by any one group, whether it is government, whether it is the shippers, or whether it is the carriers. It is a partnership, and we are going to call on all elements within that multiple partnership that have a hand in it.

I would hope that the legislation and the legislative framework we finally arrive at will serve us not only for the balance of the 1980s and the 1990s but hopefully into the 21st Century.

**M. Ouellet:** Monsieur le ministre, on a beaucoup parlé de restructuration de compagnies aériennes au cours des dernières années. En principe, on envisage deux grandes compagnies nationales, deux ou trois compagnies régionales et plusieurs petites compagnies locales. J'aimerais savoir si la déréglementation ne risque pas de faire disparaître les compagnies régionales. On s'est rendu compte, récemment, qu'Air Canada voulait acheter des intérêts dans Air Ontario. On sait que CP Air a acheté des intérêts importants, sinon le contrôle, de *Eastern Provincial Airways*, et qu'au moment où on se parle, le Canadien Pacifique essaie de prendre le contrôle de Nordair. Or l'objectif de la déréglementation tel qu'il nous a été présenté c'est d'avoir une plus saine concurrence, une plus grande concurrence, et partant, assurer de meilleurs prix pour les consommateurs. J'ai à l'esprit ce qui s'est passé dans le domaine des compagnies alimentaires. Peut-être que la comparaison est un peu boiteuse mais pour illustrer ce que je veux dire, c'est qu'on a assisté à une prise de contrôle, à une concentration très forte des grandes chaînes alimentaires, de telle sorte qu'aujourd'hui, dans le domaine alimentaire, on a, à un bout de l'échiquier, les grandes chaînes alimentaires et, à l'autre, les dépanneurs. Il ne reste plus personne au centre. Je ne suis pas sûr que cet état de choses soit forcément à l'avantage des consommateurs. On sait que les dépanneurs font toujours payer une surprime parce qu'ils servent le public le soir et les fins de semaine et qu'ils ne font pas véritablement concurrence aux grandes chaînes alimentaires.

**[Traduction]**

from some 40 concerned associations in the course of the next two months, and who will be travelling throughout the country to do so, would not like this work to be done in vain. It is essential that the government give us the assurance that these public hearings and this work by the Committee are necessary. Otherwise, I expect that all of us would find other things to do. However, if you give us the assurance that the bill has not already been drafted, and that it will not be until our committee has tabled its report, before Christmas, we shall be encouraged to continue our work.

**M. Mazankowski:** Je peux vous dire, monsieur le président, que la loi n'a pas été rédigée. Comme je l'ai dit, nous en sommes à l'étape de la préparation et je crois qu'on pourrait commencer à travailler sur les questions non controversées et sur les éléments qui ont fait l'objet d'une approbation générale. Nous voulons que le système des comités fonctionne bien. Je suis certain que le député comprend que nous nous réservons le droit d'accepter, de modifier, ou de rejeter d'emblée certaines des recommandations du Comité.

Il est important que nous comprenions tous que les transports sont une question tellement importante dans ce pays qu'on ne peut confier cette tâche à un seul groupe, qu'il s'agisse du gouvernement, des expéditeurs ou des transporteurs. Nous sommes des partenaires, et nous allons faire appel à tous les intéressés.

J'espère que la loi, que le cadre législatif que nous allons finalement arrêter nous servira non seulement pendant le reste des années 80 et pendant les années 90, mais aussi après l'an 2000.

**Mr. Ouellet:** Mr. Minister, a great deal has been said about restructuring airline companies in the past few years. In principle, this would mean two large national companies, two or three regional companies, and several small local companies. I would like to know whether deregulation might not lead to the disappearance of regional companies. Recently we learned that Air Canada wanted to buy into Air Ontario. We know that CP Air has purchased a large share of, if not a controlling interest in, Eastern Provincial Airways, and as we speak Canadian Pacific is attempting to take over Nordair. However, the purpose of deregulation, as it was explained to us, was to encourage healthier competition, more competition, and hence lower prices for consumers. I am thinking of what happened with food chains. Perhaps my comparison is a bit shaky, but it will serve for the purpose of illustration: What we saw with the large food chains were takeovers, and a great deal of concentration of ownership, so that today, in the food sector, you have the large food chains at one end of the spectrum and the convenience stores at the other. There is nobody left downtown. I am not sure that is necessarily to consumers' advantage. We know that corner stores always charge higher prices because they are open at night and during weekends, and that they are not really competing with the big food chain stores.

[Text]

• 1930

Est-ce que la déréglementation ne peut pas amener une situation semblable dans le domaine des transports? Finalement, est-ce qu'on n'aura pas deux grandes compagnies nationales et une prolifération de toutes petites compagnies locales, alors que les compagnies régionales disparaîtraient? À mon avis, ces compagnies régionales sont très importantes pour la concurrence, car elles assurent l'équilibre des prix et un certain contrôle des prix à la consommation.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, for years we had a situation in Canada where we had literally one national carrier and several regional carriers, and I guess that is about it. I am not sure whether or not you could refer to CP Air as a national carrier, when they were not allowed to fly beyond Montreal. So really, it was a sort of quasi-national carrier.

Things have changed. The transportation system has evolved, in part due to government policy and to demands made by the travelling public. I do not know; I am not sure whether or not it is the duty of government to try to identify in an absolute sense what kind of structure we are going to have. I think the realities of the marketplace will be a major contributing factor in determining just what type of service we are going to end up with.

I think that under the relaxation of economic controls you will probably see a greater variety of services, more innovations and perhaps combinations of services. I think you are going to see improved services at the third level or the commuter type of service. I think you are probably going to see a situation where Canada develops its own unique hub-and-spoke system.

What I hear as I travel around the country is that, for example, the maritime region is not satisfied with its air service; the Prairies are not satisfied with their air service; but particularly, it is in terms of trans-border service in the maritime region or intra-maritime services. So although we have not even put in place a new legislative and regulatory framework, this evolution is taking place now. It started in 1979, and my predecessor certainly accelerated it by his actions in 1984.

I was interested to know just the other day, reading in the newspaper, just to give you an example, that in the Prairies, Keystone Air Services is now providing service out of Swan River and to Yorkton and Regina. Skywest Airways is reviving an intercity run that could well be profitable, serving Regina, Saskatoon, Yorkton, Brandon and Winnipeg. Perimeter Airlines is expanding its operation. We have evidence of new entrants wanting to provide needed service in the Atlantic region. I think this is good for the consumer and it is good for industry, and what is more important is that it will probably provide for a better matching of equipment vis-à-vis need or the service demands.

I think the other thing that is rather important is that we in this country build a pretty good airplane; namely, the DASH-7 and the DASH-8. What we may end up seeing is some jet

[Translation]

Is deregulation not going to bring about a similar situation in the area of transportation? Will we not end up with two big national companies and a proliferation of very small local companies, whereas regional companies will disappear? I do think that those regional companies are very important for competition because they stabilize fares and in a way bring them into line.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, pendant des années, au Canada, il y a eu pour ainsi dire qu'un seul transporteur national et plusieurs transporteurs régionaux. Je ne sais si on peut considérer que CP Air était un transporteur national lorsque ses vols ne dépassaient pas Montréal. Disons que c'était une sorte de transporteur quasi-national.

Les choses ont changé. Le réseau de transport a évolué, en partie grâce à la politique gouvernementale et aux revendications du public. Je ne sais pas; je ne suis pas certain qu'il incombe au gouvernement de déterminer de manière absolue l'avenir de notre réseau de transport. Je crois que c'est le marché qui en fin de compte sera le principal facteur de détermination du genre de services.

Je crois que l'assouplissement des contrôles économiques s'accompagnera probablement d'une plus grande variété de services, d'innovations et peut-être de combinaisons de services. Je crois qu'il y aura amélioration des services de troisième catégorie, des services locaux. Il est fort probable que le Canada se retrouve avec un système qui lui soit unique.

Lors de mes déplacements dans le pays, j'entends, par exemple, que la région des Maritimes n'est pas satisfaite de ses services aériens; que les Prairies ne sont pas satisfaites de leurs services aériens; tout particulièrement, dans la région des Maritimes, c'est des services interprovinciaux dont on se plaint. Cette évolution a donc déjà commencé avant même que nous ayons mis en place un nouveau cadre législatif et réglementaire. Cela a commencé en 1979, et mon prédécesseur a certainement accéléré le processus par les mesures qu'il a prises en 1984.

C'est avec intérêt que j'ai appris dans les journaux l'autre jour, juste pour vous donner un exemple, que dans les Prairies, Keystone Air Services offre maintenant des vols à partir de Swan River pour Yorkton et Regina. Skywest Airways réactive un service inter-villes qui pourrait s'avérer très rentable, entre Regina, Saskatoon, Yorkton, Brandon et Winnipeg. Perimeter Airlines accroît ses activités. De nouvelles compagnies veulent offrir des services réclamés depuis longtemps dans la région de l'Atlantique. Je crois que c'est une bonne chose pour les consommateurs et pour l'industrie, et ce qui est encore plus important, c'est que fort probablement il y aura amélioration du matériel proportionnellement à la demande.

Une autre chose assez importante, à mon avis, est que dans ce pays nous sommes les fabricants de très bons appareils, à savoir les DASH-7 et les DASH-8. Il est possible que certains



[Texte]

services curtailed in some of these regions of Canada, but I think you are going to see new services crop up and I think they will be flying Canadian airplanes. That is good from the standpoint of jobs. It is good from the standpoint of economic development and it is good for the entrepreneurial spirit.

• 1935

**M. Ouellet:** Monsieur le ministre, votre gouvernement a des parts importantes dans la compagnie Nordair, soit par l'entremise de la CDC, soit par l'entremise du fonds de pensions du CN ou d'Air Canada. Comme vous le savez, il y a deux offres sur la table, une par la compagnie Québecair pour acheter Nordair, et l'autre par la compagnie CP Air. Votre gouvernement a-t-il l'intention d'intervenir en faveur de l'une ou de l'autre des deux propositions qui sont sur la table?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, Mr. Ouellet, you really do not expect me to answer that question now, do you, really? You know as a Privy Councillor, as a former member of the Cabinet, that this issue could very well end up on the Cabinet table for final resolution under provisions of section 27 of the National Transportation Act and, I believe, section 22 of the Aeronautics Act. I would not want to make any comment beyond that.

**M. Ouellet:** En d'autres mots, vous ne voulez pas indiquer à l'avance ce que le gouvernement sera possiblement obligé de faire en dernier recours.

**Mr. Mazankowski:** Well, Mr. Chairman, that is one of the awkward positions that Ministers of Transport find themselves in, a sort of a conflict of interest position where you have to be one who is there to facilitate and encourage the growth of transportation services but at the same time adjudicate and be a referee from time to time.

**M. Ouellet:** Très bien. C'est votre droit, et je le respecte.

Comme vous le savez, la proposition de déréglementation du transport au Canada a créé énormément de remous dans le milieu du travail. J'ai ici un communiqué émis par le Congrès du travail du Canada qui réclame une commission royale sur les transports avant que le gouvernement aille plus avant dans la mise en application de son projet de déréglementation.

Je pense qu'il est important, pour mener à bien ce projet de déréglementation, de tenir compte non seulement des intérêts économiques du pays, des intérêts des compagnies impliquées, mais aussi des inquiétudes que cela peut susciter chez les travailleurs canadiens, qui sont très importants dans le domaine des transports. J'aimerais que vous commentiez cette dernière suggestion du CTC et que vous nous disiez dans quelle mesure vous pouvez apaiser les craintes des travailleurs qui risquent de perdre, dans ce processus de déréglementation, des emplois durables et lucratifs qu'ils occupent depuis un certain nombre d'années.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I have read what the CLC has suggested, and that is the establishment of a royal commission to study transportation. I am certainly not in favour of that because I think the wisdom and the talent of this

[Traduction]

services assurés par des avions à réaction diminuent dans certaines de ces régions du Canada, mais je crois que simultanément nous verrons la naissance de nouveaux services qui utiliseront des avions canadiens. C'est une bonne chose du point de vue de l'emploi. C'est une bonne chose du point de vue du développement économique et c'est une incitation à l'esprit d'entreprise.

**Mr. Ouellet:** Mr. Minister, your government is a big shareholder in Nordair, either through CDC or through the CN or Air Canada pension funds. As you know, there are two purchase offers for Nordair on the table, one by Québecair and the other by CP Air. Does your government intend to back one or the other of those two proposals?

**M. Mazankowski:** Monsieur Ouellet, vous n'escomptez tout de même pas que je réponde à cette question maintenant, n'est-ce pas? Conseiller privé et ancien membre du Cabinet, vous savez très bien qu'il est fort probable que cette question finisse par être tranchée par le Cabinet en vertu des dispositions de l'article 27 de la Loi sur les transports nationaux et, sauf erreur, de l'article 22 de la Loi sur l'aéronautique. Je préfère m'abstenir de tout autre commentaire.

**Mr. Ouellet:** In other words, you do not want to tell beforehand what the government will possibly have to do as a last resource.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, voici une de ces situations peu commodes dans lesquelles les ministres des Transports se retrouvent, une sorte de situation de conflit d'intérêts puisqu'ils ont le devoir de faciliter et d'encourager la croissance des services de transport tout en devant jouer de temps en temps un rôle d'arbitre.

**Mr. Ouellet:** Very well. It is your right, and I respect it.

As you know, the proposal to deregulate transportation in Canada has created a lot of turmoil in the workplace. I have with me a press release from the Canadian Labour Congress which demands a royal commission on transportation before the government goes any further with implementation of its deregulation proposal.

I think it is important to the success of that deregulation proposal to take into account not only the economic interests of the country, the interests of the companies involved, but also the possible concerns of Canadian workers, who are very important to the field of transportation. I would like you to comment on that last suggestion from the CLC and to tell us to what extent you can appease the concerns of the workers who run the risk of losing through deregulation steady and profitable jobs that they have held for a number of years.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'ai lu la suggestion du CTC qui réclame l'établissement d'une commission royale pour étudier les transports. Je ne suis pas du tout d'accord car je pense que les talents et la sagesse de ce Comité

## [Text]

transport committee is such that it will probably do a better job than a royal commission. I think there are some really senior people around here that . . . and I think that all elements of Canadian society are represented around this table from time to time. One of the advantages of proceeding the way we are, Mr. Chairman, is that we are not going into this thing with all the finesse of a rhinoceros. We are taking our time. We have published a document which basically outlines the government position, which we believe is the most desirable way to move. We are asking all interested observers to comment on the principles and, in fact, the details before we start drafting legislation. We are going to go through this process, and we are going to continue to go through it, so that when it is completed we are all going to have had a hand in it.

• 1940

So unlike the United States, which really did it very quickly, we are taking the slow approach. We are doing it in a thoughtful and orderly way. We hoping that in the process we will be able to design a transportation framework that will be unique to Canadian needs. There is one thing I think can be said without any equivocation at all, and it is that Canada over the years has always been able to develop its own transportation policy, for better or for worse; and I think basically we have had pretty good transportation and pretty good service. Given the geography and the obstacles and the climatic conditions, I think we have been well served; and we have been well served because we have developed the policy in this manner.

One of the benefits of taking this approach is that other countries in the world have gone through a form of regulatory reform . . . and I prefer to use "regulatory reform" rather than "deregulation" because that is really what we are talking about. We can benefit and learn from the experiences of other countries. For example, in the United States, if we look at the period 1980-84, in the air industry in the United States employment rose by about 6%; while in Canada during that same period of time, in a regulated environment, it dropped by 6%. Employment in the United States trucking industry rose during that same period, 1980-84, by roughly 20,000, while Canadian employment declined—and these are all statistics that can be documented; they are not figures I have pulled out of the air—in the trucking industry by roughly 48,000, nearly a 28% decline. I think that gives you some idea of the fact that this initiative opens up opportunities for new jobs in the transportation industry itself, and perhaps more importantly, in the important side effects of the aerospace industry.

I think we should look forward to the fact that we could be seeing our own DASH-7s and DASH-8s flying Canadians around, rather than Boeing 737s. I have nothing against the Boeing 737, but every time we see a DASH-7 or DASH-8 flying, it means more Canadian jobs.

An hon. member: Right on.

## [Translation]

des transports sont tels qu'il fera probablement un meilleur travail qu'une commission royale. Je vois ici des personnes dont l'expérience est reconnue de tous . . . et je crois que tous les éléments de la société canadienne sont représentés autour de cette table. Un des avantages du processus pour lequel nous avons opté, monsieur le président, est que nous ne nous lançons pas dans cet exercice avec la délicatesse d'un rhinocéros. Nous prenons notre temps. Nous avons publié un document qui pour l'essentiel expose les vues du gouvernement, vues qui nous paraissent les plus souhaitables. Nous demandons à tous les observateurs intéressés d'en commenter les principes, et, en fait, les détails, avant que nous ne procédions à la rédaction de la loi. Nous allons procéder à cet exercice, et nous le poursuivrons de manière à ce que le résultat final soit le reflet de notre volonté à tous.

Donc, contrairement aux États-Unis, qui ont procédé très, très rapidement, nous prenons notre temps. Nous agissons de manière réfléchie et ordonnée. Nous espérons que grâce à cet exercice nous serons en mesure de mettre sur pied un système de transport adapté aux besoins canadiens. Je crois que s'il y a une chose que l'on peut dire sans l'ombre d'une hésitation, c'est que le Canada au cours des années a toujours été en mesure d'élaborer sa propre politique de transport, pour le meilleur ou pour le pire; et je crois que dans l'ensemble nous avons eu de très bons transports et de très bons services. Compte tenu de la géographie, des obstacles et des conditions climatiques, je crois que nous avons été bien servis; et nous avons été bien servis parce que nous avons élaboré cette politique de cette manière.

Un des avantages de cette démarche est que d'autres pays sont passés par des réformes de réglementation . . . et je préfère parler de «réforme de réglementation» plutôt que de «déréglementation» car c'est en réalité de cela qu'il s'agit. Nous pouvons tirer une leçon de l'expérience de ces autres pays. Par exemple, aux États-Unis, si on prend la période 1980-1984, il y a eu environ 6 p. 100 d'emplois nouveaux créés dans l'industrie aéronautique; alors qu'au Canada pendant cette même période, dans un environnement réglementé, l'emploi a chuté de 6 p. 100. Pendant cette même période il y a eu environ 20,000 nouveaux emplois de créés dans l'industrie routière, alors qu'au Canada le nombre d'emplois a chuté—et nous pouvons documenter ces chiffres, je ne les tire pas de mon chapeau—d'environ 48,000, une chute de près de 28 p. 100. Je crois que cela vous donne une idée de ce que cette initiative offre comme possibilité de création d'emplois dans l'industrie des transports elle-même et, ce qui est peut-être encore plus important, par ricochet dans l'industrie aérospatiale.

Je crois que nous devrions nous féliciter que bientôt les Canadiens seront transportés par nos propres DASH-7 et DASH-8 plutôt que par des Boeing 737. Je n'ai rien contre les Boeing 737, mais chaque fois que nous voyons voler un DASH-7 ou un DASH-8, cela signifie des emplois de créés pour les Canadiens.

Une voix: Exactement.

## [Texte]

**Mr. Mazankowski:** So here we have a situation where we can mesh the policies of regional economic development and transportation for the benefit of all concerned.

**Mr. Ouellet:** Monsieur le ministre, l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papier nous a écrit au mois d'août à la suite de la publication de votre document *Aller sans entraves*. En général, ils vous félicitent pour votre initiative et ils ont exprimé un accord de principe. Ils ont quand même soulevé un certain nombre de points dont ils aimeraient que vous teniez compte. Je cite brièvement.

The Canadian Pulp and Paper Association were saying:

We support your proposal for increased intra-modal competition in the railway industry. Recognizing that Canada is a rail transportation environment characterized by only two main railways, our members strongly endorse your proposal to encourage competition by allowing shippers captive to one rail line to have access to the lines of competing rail carriers.

Le gouvernement a-t-il l'intention de légiférer à cet égard pour s'assurer que ceci peut se faire?

**Mr. Mazankowski:** That issue is certainly creating a lot of debate, and the railways, of course, have come to us and indicated there may be better ways of achieving that, and they are offering some counter-proposals. But this again is the issue we have asked the committee to address. We have put forth our proposal. We think it is the right way to go. However, if there is a better way of doing it to achieve that same objective, then we will certainly be prepared to look at it.

• 1945

**The Chairman:** Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman, and I want to thank the Minister for having his usual availability to us. I will start off, Mr. Chairman, by asking the Minister regarding the *Freedom to Move* document, which has been regarded as being partly philosophical in the ideological direction in which your government wishes to move. I understand that because I would have a different direction in which I would want to move if I had your job. Aside from that, there is no question but that there always can be improvements made both to regulations and in the day-to-day operations of transportation across Canada, generally speaking, our transportation system in this country has been functioning pretty well. It is one of the best. There is that saying used with deputy ministers, you know: If it works, do not try to fix it.

Now, I do not have much evidence of any massive demand or number of complaints. What research was done before *Freedom to Move* was drafted identified problems that required this kind of a direction. Some of these measures which are proposed, or the policy direction proposed, are pretty

## [Traduction]

**M. Mazankowski:** Nous pouvons donc en l'occurrence lier les politiques d'expansion économique régionale à celle du transport au profit de tous les intéressés.

**Mr. Ouellet:** Mr. Minister, the Canadian Pulp and Paper Association wrote to us in August after the tabling of your document entitled *Freedom to Move*. Generally, they congratulate you on your initiative and express their agreement in principle. Nevertheless, they raise a number of points which they would wish you to take into account. I will quote them briefly.

L'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers nous disait:

Nous sommes favorables à votre proposition d'augmentation de la concurrence intra-modale dans l'industrie des chemins de fer. Reconnaissant que le transport ferroviaire au Canada est caractérisé par la présence de deux principales compagnies de chemins de fer, nos membres souscrivent fermement à votre proposition d'encouragement de la concurrence en permettant aux expéditeurs prisonniers d'une seule compagnie d'avoir accès aux services de transporteurs ferroviaires concurrents.

Does your government intend to legislate in that respect to ensure that this will happen?

**M. Mazankowski:** Il est certain que cette question provoque de nombreux débats, et que les compagnies de chemins de fer, bien entendu, nous ont contactés pour nous indiquer qu'il existait peut-être de meilleures solutions pour y parvenir, et elles ont offert des contre-propositions. Encore une fois c'est une question à laquelle nous avons demandé à votre Comité de réfléchir. Nous vous avons communiqué notre proposition. Nous pensons que c'est la meilleure solution. Toutefois, s'il existe une meilleure manière de réaliser cet objectif, nous serons tout à fait disposés à l'entendre.

**Le président:** Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président, et je tiens à remercier le ministre d'être toujours aussi disponible comme à son habitude. Je commencerai, monsieur le ministre, par poser des questions au ministre concernant son document intitulé *Aller sans entraves*. Ce document est considéré comme correspondant sur le plan philosophique à l'orientation idéologique souhaitée par votre gouvernement. Je le comprends très bien car l'orientation que je souhaiterais si j'occupais vos fonctions serait différente. Cela mis à part, il ne fait aucun doute que des améliorations peuvent toujours être apportées à la fois aux règlements et aux opérations quotidiennes des transports au Canada, et d'une manière générale, le système de transport de ce pays a toujours relativement bien fonctionné. C'est un des meilleurs. Les sous-ministres ont l'habitude de dire: Si cela marche, n'y touchez pas.

Or, je n'ai pas connaissance de demandes massives ou de plaintes nombreuses. Quelles recherches ont été faites avant que ne soit rédigé le document *Aller sans entraves* identifiant les problèmes nécessitant cette nouvelle orientation. Certaines des mesures qui sont proposées, l'orientation de la politique



## [Text]

drastic. It seems to me that, in some ways, this is an exercise as a "make work" project for this committee and a few others in order to respond to a cry for help from the transportation industry—yet, I have not heard that cry for help.

You mention that you are going to do this in a leisurely or orderly manner. I do not think we are examining this as long and as properly as we should be. If this is a policy direction in which the government wants to go, for goodness sakes, say so. Perhaps it is just a knee-jerk reaction to what has been going on in the United States. I feel that the second is the main reason for what you are proposing to do, and I would just appreciate your comments on that.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, Mr. Benjamin, first of all, it is not a knee-jerk reaction. I am sorry that the best criticism you can find of the document is that it is an ideological and philosophical document. I think it is a realistic document that responds to the reality of our time. Mr. Benjamin, you know as well as I do that we are bending the rules in terms of air policy right now. They have been bent and maligned since 1980, and all we are trying to do is to up-grade and bring the new legislative and regulatory framework up to the realities of today which really are occurring.

Who has asked for it? The railways have been lobbying because they cannot get access... well, they are losing, they tell me, \$100 million a year in revenues because they do not have fair and equitable access to the trans-border traffic. That is because, for the first time since 1888, in terms of the handling of rates and in things related to the transfer of freight between our two countries, our two railway systems are not in harmony, and so have been lobbying.

The CTC heard the issue, deliberated, brought forth a recommendation, and brought forth a recommendation to concur with confidential contracts and rebates.

• 1950

The issue was then referred further for disposition as it relates to domestic traffic and again the CTC, through a long public hearing process, came up with a recommendation, and most of those recommendations are enshrined in here.

I am not sure whether Mr. Benjamin has been spending too much time on the farm in Regina or where he has been, but these things have been happening and they have been going by. All we are doing is responding to the need to upgrade our legislative and regulatory framework in an orderly and comprehensive way rather than a piecemeal way. We think it is appropriate to have a national debate on transportation. We think it is appropriate to get the views of the carriers and the shippers and the public at large to see whether it is philosophical or ideological or what.

What we are after here is an attempt to put in place the best kind of framework possible to serve the needs of today and tomorrow.

## [Translation]

elle-même, sont assez draconiennes. Il me semble qu'à certains égards c'est une saine occupation inutile confiée à ce Comité et à certains autres pour répondre à un appel à l'aide de l'industrie des transports—pourtant, je n'ai pas entendu cet appel à l'aide.

Vous dites que votre intention est de procéder avec mesure et de manière ordonnée. Je crois au contraire que nous allons trop vite. S'il s'agit de l'orientation politique souhaitée par le gouvernement, par Dieu, dites-le. C'est peut-être une simple réaction incontrôlée à ce qui se passe aux États-Unis. Je crois que c'est cette deuxième hypothèse qui est à l'origine de votre proposition, et j'aimerais tout simplement être fixé.

**M. Mazankowski:** Monsieur Benjamin, premièrement, ce n'est pas une réaction incontrôlée. Je regrette que vous ne trouviez qu'idéologie et philosophie dans ce document. Je crois que c'est un document réaliste qui répond aux réalités de notre temps. Monsieur Benjamin, vous savez tout aussi bien que moi qu'en matière de politiques aériennes, nous faisons déjà des entorses aux règles. Elles sont méprisées et attaquées depuis 1980, et nous essayons tout simplement de moderniser la Loi et la réglementation de façon à ce qu'elles correspondent aux réalités d'aujourd'hui.

Qui l'a réclamé? Les chemins de fer parce qu'ils n'ont pas accès... Ils me disent perdre 100 millions de recettes par année parce qu'ils n'ont pas un accès équitable au trafic transfrontalier. Tout cela parce que pour la première fois depuis 1888 en matière de tarifs et de transport de marchandises entre nos deux pays, nos deux réseaux ferroviaires ne sont pas en harmonie et ils réclament donc en conséquence que des mesures soient prises.

La Commission des transports les a entendus, a délibéré et rendu une décision entérinant les contrats et les rabais confidentiels.

La question a ensuite été renvoyée pour discussion ultérieure dans le domaine du trafic intérieur et par rapport également à la Commission canadienne des transports, cela par le truchement de nombreuses audiences publiques, aux termes desquelles on proposa des recommandations, dont la plupart figurent ici.

J'ignore si M. Benjamin s'est isolé trop longtemps dans sa ferme de Regina ou ailleurs, mais ces choses se passent depuis quelque temps. Tout ce que nous faisons, c'est de répondre à la nécessité d'améliorer notre cadre législatif et réglementaire, d'une façon ordonnée et globale plutôt que fragmentaire. Nous estimons qu'il convient de tenir un débat national sur les transports, d'obtenir l'avis des transporteurs, des expéditeurs et du public en général afin de voir s'il y a une modification des attitudes, une nouvelle orientation idéologique ou autre chose.

Nous nous efforçons ici de mettre en place le meilleur cadre possible pour répondre aux besoins d'aujourd'hui et de demain.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** I was hoping the Minister would say it was a philosophical and ideological policy direction in which the government wants to go; otherwise, he is just thrashing around in the air waiting for somebody else to finish the drawing-board for him. I would rather he came here with a lot more specifics than are in the paper, but that is another story.

I wonder if the Minister will give this committee and the public a commitment. I appreciate his desire to have maximum input from all sections of the community and I know he realizes that in this first stage of the process, which is just as important as the program, between now and December 13 we are going to go to Vancouver, Winnipeg, Halifax and Ottawa. I would suspect that the folks in northern Canada, Alberta, Saskatchewan, Quebec and three of the Atlantic provinces are going to wonder about that.

Would the Minister be agreeable, on the assumption that we have to have a report into Parliament by the middle of December, by the Christmas break, that shortly thereafter he will have his legislation ready? Would he be agreeable, for example, to bring his legislation in for a revised or upgraded or new National Transportation Act, bring it in for first reading and then refer the matter back to this standing committee and give us another couple of months to hold further hearings with the subject-matter of that legislation, as well as *Freedom to Move*, to hear from more groups, and certainly groups and places we are not going to be able to go to between now and Christmas?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I am not sure whether I can respond to Mr. Benjamin's request. There are some new rules that affect the institution of Parliament and I am not sure I am qualified to comment on that.

Mr. Benjamin on the one hand complains because of the lack of specifics, and on the one hand he is suggesting that he wants to prolong the hearings. It does not really matter: whatever legislation emerges, it is going to be referred to a legislative committee and I suspect that particular committee will be master of its own affairs and it will determine how it wants to deal with it.

But Mr. Ouellet complimented me for the fact that I brought forth a position paper outlining the basic principles and the basic thrust of what we envision as a new approach to transportation in the country and thought it was very useful to have the input of everyone concerned at this particular time. Mr. Benjamin, on the other hand, criticizes me for a lack of specifics. I guess perhaps if I have the two opposition parties at either extreme then I must be happy in the middle.

I can only judge performance of committees on the basis of what has transpired in the past. A committee sat here during the summer, over a two-month period, that considered two contentious issues; namely, the SDI issue and the free trade issue. They brought forth a set of recommendations in a couple of months, and I am sure those two items are perhaps more complex and controversial than this particular piece of

[Traduction]

**M. Benjamin:** J'espérais que le ministre nous dirait qu'il s'agit d'une grande orientation de nature idéologique de la part du gouvernement car autrement, il ne fait que s'agiter dans le vide en attendant que quelqu'un termine l'ébauche à sa place. J'aurais donc préféré qu'il nous apporte ici beaucoup plus de détails que ceux figurant dans le document, mais c'est une autre paire de manches.

J'aimerais savoir si le ministre est disposé à s'engager envers le Comité et le public. Je suis heureux qu'il désire faire participer des représentants de tous les groupes de la société, et je sais d'ailleurs que lors de la première étape de ce processus, qui se déroulera d'ici le 13 décembre et qui me paraît tout aussi important que le programme, il sait que nous irons à Vancouver, Winnipeg, Halifax et Ottawa. Cependant, je crois que les gens du Nord canadien, de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Québec et de trois des provinces de l'Atlantique vont se poser des questions.

A supposer que nous devons déposer notre rapport au Parlement d'ici la mi-décembre ou d'ici le congé de Noël, le ministre peut-il nous assurer que son projet de loi sera prêt? Ainsi par exemple, sera-t-il aussi d'accord pour que son texte de loi constitue une révision ou une amélioration de la Loi nationale sur les transports, ou encore une nouvelle loi nationale? Il pourrait alors le soumettre en première lecture puis nous le renvoyer pour quelques mois afin que nous puissions tenir d'autres audiences sur son contenu ainsi que sur la liberté de transport, car il est évident que d'ici Noël nous n'aurons pas le temps d'entendre un très grand nombre de témoins.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je ne suis pas sûr de pouvoir acquiescer à la demande de M. Benjamin. Il existe en effet de nouveaux règlements parlementaires, et je ne suis donc pas sûr d'être bien placé pour donner une réponse positive.

Cela dit, d'une part, M. Benjamin se plaint de l'absence de détails et, d'autre part, il propose que nous prolongions l'étape des audiences. C'est égal car quel que soit le texte présenté, il sera renvoyé à un comité législatif, et je crois que ce dernier sera son propre maître et décidera donc comment l'étudier.

Toutefois M. Ouellet m'a félicité du fait que j'ai présenté un Livre blanc donnant les grandes lignes et les grands principes d'une nouvelle orientation en matière de transports et a estimé très utile d'obtenir l'avis de tous les intéressés sur la question. Cependant, M. Benjamin lui me critique et me reproche mon absence de précision. Étant donné que les deux partis de l'opposition me critiquent pour des raisons diamétralement opposées alors je dois représenter une position intermédiaire entre ces deux extrêmes.

Je ne puis juger du travail effectué par les comités comme par rapport à ce qui s'est passé auparavant. Un comité a siégé ici pendant les deux mois d'été pour étudier deux questions prêtant à controverse, c'est-à-dire l'initiative de dépenses stratégiques et le libre échange. Au bout de deux mois, il a formulé certaines recommandations; or je suis sûr que les sujets abordés par lui étaient probablement plus complexes et

[Text]

legislation. I repeat, sir, you are going to have another chance to have a go at this. I think the process is important. I do not want to be absolutely rigid. I will co-operate with the committee in every way I can. However, I think there is a certain momentum to move this forward. I would hope, and I would presume, that Mr. Benjamin is only interested in prolonging this solely from the standpoint of getting a few more finite details, rather than stalling it indefinitely.

• 1955

**Mr. Benjamin:** No, Mr. Chairman. The Minister has misread me or misunderstood me. I was suggesting, following first reading, as a way to keep this matter in front of a standing committee. . . . I might say, Mr. Chairman, as far as I am concerned and many other MPs from all parties, with regard this aspect of parliamentary reform legislative committees: Somebody should take that Parliamentary Reform Committee and the three party House Leaders and kick them around the block. I think this legislative committee stuff is a bunch of nonsense, as far as I am concerned.

But what I am suggesting with regard to the first reading idea, as far as I can understand it . . . If you wait until second reading, then it has to go to the legislative committee. Frankly, I do not want to sit on two committees. I want this committee to have an opportunity to go to Calgary, Edmonton, Regina, Saskatoon, Moncton, St. John's, Yellowknife and Whitehorse . . .

**An hon. member:** And Montreal.

**Mr. Benjamin:** The Minister is making a major change and I am not complaining about that. But with something this large and this deep—you get only one and a half hours with the CNR for the entire committee—really, you need a whole day with the CNR. And it would be a similar case with the CPR, or the Canadian Manufacturers' Association, or the CLC or whoever. Between now and the middle of December, there just is not that kind of time or room for either us or the Minister.

So that is why I was suggesting that. I wonder if the Minister would be amendable to that idea, because there is no reason why, upon bringing in first reading, he and the government House Leader could not have moved that the subject matter of the bill be referred to the Standing Committee on Transport. Let us go for another couple of months. Frankly, I do not think you will be finished with your drafting until spring anyway. What do you say?

**The Chairman:** Mr. Benjamin, the Minister is quite capable of answering. You have clarified the point. I think the Minister perhaps did not appreciate the first part of your question. There is the difference between first reading and second reading in legislative committees.

[Translation]

prétaient davantage à controverse que ce projet de loi. Je le répète, monsieur, vous aurez une autre occasion d'étudier la question. Le processus me paraît important. Je ne veux pas être rigide, je collaborerai pleinement avec le comité. Toutefois, l'impulsion a déjà été donnée pour faire avancer ce dossier. J'espère, et d'ailleurs je suppose, que M. Benjamin cherche à prolonger les travaux uniquement pour obtenir davantage de détails plutôt que par désir de retarder les choses indéfiniment.

**M. Benjamin:** Non, monsieur le président. Le ministre ne m'a pas compris. Ce que je proposais, c'est qu'après la première lecture, on trouve un moyen de renvoyer la question devant un comité permanent. . . . J'ajouterai, monsieur le président, que pour ma part et pour de nombreux autres députés de tous les partis, cet aspect de la réforme parlementaire est tellement absurde que les trois chefs de parti à la Chambre mériteraient certainement quelques coups de pied. Cette histoire des comités législatifs est complètement absurde à mon avis.

Cela dit, ce que je propose au sujet de la première lecture. . . . Si vous attendez la deuxième lecture, alors il faut que la question soit renvoyée au comité législatif. Franchement, je ne tiens pas à siéger au sein de deux comités. J'aimerais que notre comité puisse se rendre à Calgary, Edmonton, Regina, Saskatoon, Moncton, St-Jean, Yellowknife et White Horse. . . .

**Une voix:** Et à Montréal.

**M. Benjamin:** Le ministre propose un changement de taille, ce dont je ne me plains pas. Cependant lorsqu'on est saisi d'une question aussi vaste et aussi importante, on a besoin de toute une journée pour interroger les représentants de CNR et pas seulement d'une heure et demie comme on le propose pour tout le comité. Ce sera d'ailleurs la même chose dans le cas des chemins de fer du CP, ou de l'Association canadienne des manufacturiers ou encore du Congrès du travail canadien ou d'un autre organisme de cette taille. D'ici la mi-décembre, nous ne disposons pas du temps nécessaire, pas plus d'ailleurs que le ministre.

C'est pourquoi je proposais cela. J'aimerais donc savoir si le ministre peut lui être favorable car il n'y a pas de raison pour qu'après la première lecture lui-même et le leader parlementaire de la majorité ne puissent pas recommander que le comité permanent des transports soit de nouveau saisi du projet de loi. Poursuivons nos travaux pendant quelques mois encore. De toute façon, franchement je ne pense pas que vous aurez terminé la rédaction de la première version avant le printemps. Qu'en pensez-vous?

**Le président:** Monsieur Benjamin, le ministre est tout à fait capable de répondre. Vous venez de tirer au clair vos raisons. Je crois que le ministre n'avait peut-être pas compris la première partie de votre question. Il y a en effet une différence entre la première et la deuxième lecture lorsqu'il s'agit de comités législatifs.



## [Texte]

The Minister can answer himself; he is more than capable of answering himself, but I think we should see what we are going to produce as a committee. I know there have been a lot of requests to go elsewhere than the stated places in the notice; a lot of flack from members on all sides. There is certainly an interest. But I still think that where we do have the limit of time, sitting here in Ottawa, then travelling to the periphery and the centre, we are going to be able to produce a report.

You have clarified your question Mr. Benjamin. Procedurally, Mr. Minister, what Mr. Benjamin is suggesting is possible, as far as I am informed. I must say, I can understand the Minister's dilemma. Frankly, I do not necessarily want to take this committee on the road for another three or four months...

**Mr. Benjamin:** Let me put it in a nutshell. If this committee feels by mid-December that we need more time, will the Minister be agreeable to working out a mechanism, such as the one I suggested or some other mechanism, which would give us some more time?

**The Chairman:** Listen, this is almost two months away, and I think the Minister—certainly in the discussions I have had with the Minister, he would consider this.

I agree. This business of legislative committees, standing committees, Mr. Minister, are something you have never had to cope with. There is concern among members about this double layer of committee work, and Mr. Forrestall, your Parliamentary Secretary, knows about this. We ran into the problem today, with two committees sitting at the same time.

I think Mr. Benjamin, you have made your point. Let us see what we are going to hear, let us see the response. Montreal have been complaining that Québec has not been heard from. We have had eight witnesses from Montreal, from national associations. We have not been flooded at the moment, swamped by briefs and potential witnesses from some of the places you mentioned. We may get that, and I think only the hearings of this committee as we start to get the report can really define that answer...

• 2000

**Mr. Benjamin:** I hope you are not taking your dissertation off my time, Mr. Chairman.

**The Chairman:** No, no.

**Mr. Forrestall:** As long as it is considered to have been a point of order.

**The Chairman:** You made your point, but keep going.

**Mr. Benjamin:** Well, unless Mr. Mazankowski wants to comment.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I think you quite accurately pointed out that it is rather premature to make that sort of decision. I think that is all I would want to say.

## [Traduction]

Le ministre pourra répondre lui-même car il est tout à fait capable de le faire, mais il faudrait quand-même que nous songions à ce que nous allons produire comme comité. Je n'ignore pas qu'on nous a demandé d'aller siéger ailleurs que dans les villes déjà annoncées et que des députés de tous les partis ont beaucoup critiqué le projet car on s'y intéresse certainement. Cependant, compte tenu des limites qui nous sont imposées, de nos séances à Ottawa puis de nos voyages aux extrémités du pays au centre, nous serons en mesure de produire un rapport.

Vous avez précisé vos propos, monsieur Benjamin, et monsieur le ministre; ce que M. Benjamin vient de proposer est tout à fait recevable sur le plan de la procédure. Je comprends votre dilemme. D'ailleurs franchement, je ne tiens pas à ce que ce Comité voyage pendant encore deux ou trois mois.

**M. Benjamin:** Laissez-moi résumer cela. Si d'ici la mi-décembre le Comité estime avoir besoin d'une prolongation, le ministre sera-t-il disposé à envisager un mécanisme quelconque comme celui que je viens de proposer ou autre chose qui nous donne davantage de temps?

**Le président:** Ecoutez, cela se passera dans à peu près deux mois, et je pense que le ministre envisagera probablement cela, tout au moins d'après les discussions que j'ai eues avec lui.

Je suis d'accord, monsieur le ministre, vous n'avez jamais eu besoin de vous occuper de cette question des comités législatifs et des comités permanents. D'ailleurs, certains membres se préoccupent de ce dédoublement de leur travail en comité, et M. Forrestall, votre secrétaire parlementaire ne l'ignore certainement pas. Nous avons même eu un conflit d'horaires aujourd'hui étant donné que deux comités siégeaient au même moment.

Monsieur Benjamin, vous nous avez fait part de votre point de vue. Voyons maintenant quelle sera la réaction à vos propos. Montréal se plaint qu'on n'ait pas eu de témoignages du Québec. Or nous avons entendu huit témoins de Montréal faisant partie d'associations nationales. Nous n'avons pas encore été inondés de mémoires et de demandes à comparaître, cela peut encore arriver et, pour savoir, il nous faudra certainement attendre quelques temps...

**M. Benjamin:** J'espère que votre petite dissertation n'est pas prise sur mon temps, monsieur le président.

**Le président:** Pas du tout.

**M. Forrestall:** Du moment qu'il s'agit d'un rappel au Règlement.

**Le président:** Vous pouvez continuer.

**M. Benjamin:** À moins que M. Mazankowski ne veuille intervenir.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, vous avez raison de dire qu'il est encore trop tôt pour prendre ce genre de décision. C'est tout ce que j'ai à vous dire.

*[Text]*

I will certainly take under advisement any recommendation that the committee brings to me and I will do everything I can to facilitate the work of the committee and facilitate an adequate hearing of the issue before us. So I think that for the present time that is about as far as I would be prepared to go.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, I hear a point of order from your colleague and my colleague, the Parliamentary Secretary. Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Assuming, Mr. Benjamin, that our distinguished chairman has considered this not to be part of your time and to be, in fact, a point of order, I think the Minister and certainly myself, as a member of this committee, feels very strongly that to the degree that we are in fact dealing with a new national transportation act for Canada, as with any piece of legislation it needs an historical base and the historical base, of course, is the degree to which the public have had input and through their input have developed confidence to that end. And I am sure the Minister is prepared to accept that premise. I think it is important as we now embark upon somewhat 90, or is it . . . ?

**The Chairman:** Ninety some at the moment.

**Mr. Forrestall:** Yes, 90 some at the moment briefs and hearings, that we accept that very basic premise, which is not in any way in opposition to the point that you tried to make. To the degree that I have influence with the Minister, I will persuade him to that effect, although I am absolutely certain that I do not have to. I think he is fully aware of it himself.

**The Chairman:** I think Mr. Forrestall has accentuated the point that the Minister sort of partially acquiesced in. If this committee decides in its wisdom and the Minister knows, Mr. Benjamin, having been a very active member of this committee over his years of parliamentary life . . .

**Mr. Benjamin:** I will get you three guys a pair of skates for Christmas.

**The Chairman:** —if this committee makes a firm recommendation, I think the Minister will more than listen to it. But let us get on.

**Mr. Benjamin:** I want to move into another area, Mr. Chairman. In response to Mr. Ouellet, the Minister talked about . . . I think he said a 16% increase in employment in the trucking industry in the United States, and I think he used the year 1984. Well, from 1980 to 1984, 350 small and middle-sized trucking companies went out of business—most of them went bankrupt—with 30,000 permanent jobs lost and 100,000 lay-offs. And it was only after this that there was a 16% return of employment. They are still below what they had before. I just want to have that on the record, because the information I have from U.S. sources is not in accordance with what the Minister gave us. And the experience there should be enough to cause us to have more than a second look at what is proposed in this policy paper.

*[Translation]*

Quoi qu'il en soit, j'étudierai attentivement toutes les recommandations que votre Comité me fera, et je m'efforcerai de vous faciliter la tâche en permettant une véritable consultation. Pour l'instant, c'est tout ce que je peux vous dire.

**Le président:** Monsieur Benjamin, je crois que l'un de nos collègues, le secrétaire parlementaire, veut invoquer le Règlement. Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Je suppose, monsieur le président, que notre aimable président ne prendra pas mon intervention sur votre temps puisqu'il s'agit bien d'un rappel au Règlement. Le ministre et moi-même, qui suis membre de ce Comité, sommes convaincus de la nécessité de consulter le public au maximum étant donné que nous entamons, en quelque sorte, l'élaboration d'une nouvelle loi nationale sur les transports du Canada. Je suis sûr que le ministre est d'accord avec moi. Étant donné que nous avons reçu jusqu'à présent environ 90, c'est bien cela . . . ?

**Le président:** Quatre-vingt-dix pour l'instant.

**M. Forrestall:** Dans ce cas, partons du principe que je viens de vous énoncer, à savoir qu'il est nécessaire de consulter pleinement le public, et nous rejoignons ici votre argument. Je m'engage donc, dans la mesure où je peux influencer le ministre, à l'en convaincre, mais je n'aurai sans doute pas besoin de le faire, car il en est déjà pleinement convaincu lui-même.

**Le président:** Monsieur Forrestall a souligné ce que le ministre a reconnu en partie tout à l'heure. Si le Comité décide, et je reconnais que monsieur Benjamin, vous participez activement aux travaux de ce Comité depuis des années . . .

**M. Benjamin:** Pour vous récompenser, je vais vous offrir à tous les trois une belle paire de patins à Noël.

**Le président:** . . . si notre Comité en fait la recommandation, je suis sûr que le ministre ne se contentera pas de l'écouter. Continuons.

**M. Benjamin:** J'aimerais parler maintenant d'un autre sujet, monsieur le président. Tout à l'heure, en réponse à M. Ouellet, le ministre a dit qu'en 1984, je crois, le taux d'emploi de l'industrie du camionnage américaine avait augmenté de 16 p. 100. J'aimerais quand même vous signaler qu'entre 1980 et 1984, 350 petites et moyennes entreprises de camionnage ont disparu de la scène, la plupart ayant fait faillite, supprimant ainsi 30,000 emplois permanents et entraînant 100,000 mises à pied. Ce n'est qu'après ce phénomène qu'on a enregistré une augmentation de 16 p. 100 du taux d'emploi, et ils sont encore en-dessous du niveau qu'ils connaissaient auparavant. Je tenais donc à vous donner ces chiffres, que j'ai obtenus auprès de certaines sources américaines, et qui ne sont pas les mêmes que ceux que le ministre nous a donnés. Or, l'expérience américaine devrait nous inciter à redoubler de prudence face aux propositions de ce Livre blanc.

[Texte]

Coupled with that, in response to questions this morning—it turned out it was a question that I should direct to the Minister after asking CN and Air Canada—does he foresee or is it implied or implicit in the *Freedom to Move* paper that foreign investors would have the freedom to come into Canada and invest in any part of the Canadian transportation industry, whether it is airlines, trucking companies or whatever?

• 2005

**Mr. Mazankowski:** That is an issue that is causing some concern, and it is an issue that has been specifically referred to this committee for consideration. We have Investment Canada legislation in place which covers foreign ownership. What we have said in the paper is that the Governor in Council would be empowered on his own motion or on the recommendation of the Minister to disallow domestic mergers and acquisitions of control of major federally regulated transportation undertakings with gross assets valued at \$20 million or more. As is implied in the document, the provisions of the Investment Canada Act would apply. That, as I said, is an issue that is causing some concern. We will certainly look at, and indeed welcome, any advice from the committee on that.

**Mr. Benjamin:** In other words, you do not propose that you will fly in the face of the international reciprocal agreements and arrangements that international airlines, for example, must be nationally owned, whether they are privately owned or publicly owned? You would not want to contravene and do not envisage in legislation any contravention of what Air Canada told us this morning?

**Mr. Mazankowski:** I am not sure what Air Canada told you this morning.

**The Chairman:** Understandably so. He was not here this morning.

**Mr. Benjamin:** I read between the lines, if nothing else in this paper, that foreign investment may come into this country in the transportation industry, which is prohibited in the United States, and also in the airline industry, under the international agreements, I believe under IATA. When it comes to reciprocal agreements about airlines from different countries going into each other's countries, an airline must be shown to be owned by the country concerned.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, the Minister said that is where he wants comment from this committee. Mr. Taylor this morning brought up the point and wants comment from here. That is one of the reasons we are here. I thought you were going to ask the next question, why did the Minister pick \$20 million as a figure about foreign investment . . .

**Mr. Benjamin:** Why did Investment Canada . . .

**The Chairman:** —and not FIRA having \$5 million. In terms of specifics, I thought you might throw that out.

[Traduction]

J'aimerais maintenant poser une question que j'ai déjà posée ce matin au CN et à Air Canada. Est-il implicite dans *Aller sans entraves* que les investisseurs étrangers pourront librement venir investir dans des sociétés de transport canadiennes, que ce soit des compagnies aériennes, des sociétés de camionnage ou d'autres entreprises?

**M. Mazankowski:** C'est une question qui nous préoccupe et dont votre Comité a été saisi plusieurs fois. La Loi sur Investissement Canada réglemente les investissements étrangers. Nous disons dans notre document que le gouverneur en conseil aura le pouvoir, de son propre chef ou sur la recommandation du ministre, de refuser des propositions de fusion ou de prise de contrôle d'importantes entreprises de transport réglementées au niveau fédéral, dont l'actif brut s'élève au moins à 20 millions de dollars. Le document sous-entend que les dispositions de la Loi sur Investissement Canada s'appliqueront dans ces cas-là. Je vous ai dit, et je le répète, que c'est un problème qui nous préoccupe. Nous sommes prêts à étudier de près toute recommandation que le Comité pourra nous faire à ce sujet.

**M. Benjamin:** En d'autres termes, vous n'avez pas l'intention de violer de façon flagrante les ententes réciproques internationales qui stipulent notamment que les compagnies aériennes internationales doivent appartenir à des citoyens de leur pays d'origine, qu'il s'agisse de compagnies privées ou publiques? Vous n'avez donc pas l'intention, dans votre projet de loi, d'aller à l'encontre de ce qu'Air Canada nous a dit ce matin?

**M. Mazankowski:** Je ne sais pas ce que les représentants d'Air Canada vous ont dit ce matin.

**Le président:** À juste titre, d'ailleurs, puisqu'il n'était pas là.

**M. Benjamin:** Si je comprends bien ce que sous-entend ce document, les investissements étrangers seront autorisés dans le secteur des transports au Canada, alors qu'ils sont interdits aux États-Unis et que cela est contraire aux dispositions de l'IATA. Pour qu'une compagnie aérienne internationale puisse décoller et atterrir dans un pays étranger, elle doit signer une entente réciproque précisant qu'elle appartient bien à des résidents de son pays d'origine.

**Le président:** Monsieur Benjamin, le ministre vous a dit qu'à ce sujet, il attendait des recommandations de notre Comité. M. Taylor a soulevé la question ce matin et attend que nous fassions des recommandations. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous sommes ici. Je croyais que vous alliez poser la question suivante, à savoir pourquoi le ministre a fixé un seuil de 20 millions de dollars aux investissements étrangers . . .

**M. Benjamin:** Pourquoi Investissement Canada . . .

**Le président:** . . . alors que l'AEIE avait un seuil de 5 millions de dollars. Je croyais que c'était cela que vous alliez lui reprocher.



[Text]

**Mr. Benjamin:** I do not think the Minister picked \$20 million; Investment Canada did, did they not?

**Mr. Mazankowski:** No.

**The Chairman:** No, the Minister did. There is a \$20 million figure in the proposal, in the white paper, as I understand it, and there is a \$5 million cut-off in FIRA. So that is a very legitimate question to follow from your questioning. But the whole reason we are here is to help give some direction, and this is one of the specific areas, as you well know from the letter the Minister wrote to the committee on the whole question of foreign investment, which we are going to make a very definite comment on.

But if you are not going to ask the question, may I ask the question? Why \$20 million in the paper and \$5 million in FIRA?

**Mr. Mazankowski:** There is nothing magic about it, Mr. Chairman. I guess we used as a rule . . . if you recall the furore that arose over the acquisition of PWA, which was in the vicinity of \$20 million, the government of the day decided that transactions of that nature should be subject to Governor-in-Council approval. So there is nothing magic about it.

**The Chairman:** So it is really that precedent that was the guiding light.

**Mr. Mazankowski:** Right.

**Mr. Benjamin:** A final one. On the matter of confidential rates, I raised the matter with Canadian National this morning, and I used as an example, Mr. Minister . . . as you know, we have a dozen or more small farm-implement manufacturers in western Canada. If CN or CP or a consortium of trucking companies were able to negotiate a deal with IHC or John Deere or Massey-Ferguson, who ship thousands of carloads a year for a confidential rate or a discounted rate or a rate that provides for rebates, which is really a kickback—and that used to be against the law—will that small implement manufacturer or some other small processor be entitled to the same kind of consideration?

• 2010

**Mr. Mazankowski:** They will be protected by virtue of the fact that the railway will still have a common carrier obligation. They have to publish a rate for every item . . .

**Mr. Benjamin:** Not in a confidential way.

**Mr. Mazankowski:** You have not read the document, then, because there is the provision that the railways will still have a common carrier obligation and they must publish a tariff and provide service at that tariff.

Now, if you are suggesting for one minute, Mr. Benjamin, that there is not any differential now . . . The coal people

[Translation]

**M. Benjamin:** Ce n'est pas le ministre qui a choisi ce seuil de 20 millions de dollars, mais plutôt Investissement Canada, n'est-ce pas?

**M. Mazankowski:** Non.

**Le président:** Non, c'est le ministre. Le Livre blanc propose un seuil de 20 millions de dollars, alors que l'AEIE avait fixé ce seuil à 5 millions de dollars. Si l'on poursuit votre raisonnement, il est tout à fait logique de poser une question à ce sujet. En substance, notre Comité a été chargé d'établir une orientation générale pour le projet de loi qui sera préparé, et en ce qui concerne les investissements étrangers, le ministre nous a bien dit qu'il attendait nos recommandations.

Si vous ne voulez pas lui poser vous-même cette question, je vais le faire à votre place. Pourquoi, donc, le document fixe-t-il ce seuil à 20 millions de dollars, alors que l'AEIE l'avait fixé à 5 millions?

**M. Mazankowski:** Il n'y a pas de chiffres magiques, monsieur le président. Vous vous souvenez sans doute du tollé qu'à causé l'acquisition de PWA, alors que cette transaction se situait autour de 20 millions de dollars. Le gouvernement de l'époque a décidé qu'à partir de 20 millions de dollars, toute transaction serait soumise à l'approbation du gouverneur en conseil. Il n'y a donc rien de magique là-dedans.

**Le président:** Vous vous êtes donc fondés sur ce précédent.

**M. Mazankowski:** Exactement.

**M. Benjamin:** Permettez-moi de poser une dernière question. J'ai soulevé le problème des tarifs confidentiels, ce matin, avec les représentants du Canadien National, et en guise d'exemple, monsieur le ministre, je leur ai parlé de la douzaine de petits fabricants de machines agricoles que nous avons dans l'Ouest du Canada. Si le CN, le CP ou un consortium d'entreprises de camionnage pouvaient négocier un accord avec IHC, John Deere ou Massey-Ferguson, qui, chaque année, expédient des milliers de wagons de marchandises selon un tarif confidentiel ou réduit, ou encore selon un tarif comportant des rabais, ce qui équivaut à une ristourne, pratique autrefois interdite, les petites entreprises qui fabriquent des équipements agricoles ou s'adonnent à des activités de traitement pourront-elles bénéficier de ce genre de traitement?

**M. Mazankowski:** Ces entreprises seront protégées du fait que le chemin de fer en question devra continuer d'assumer ses obligations en tant que transporteur public. Les chemins de fer doivent publier le tarif applicable à chaque produit . . .

**M. Benjamin:** Oui, mais ces tarifs ne sont pas confidentiels.

**M. Mazankowski:** Cela démontre que vous n'avez pas lu le document, car il y est prévu que les chemins de fer continueront d'assumer leurs obligations de transporteur public, qu'ils devront publier leur tarif et qu'ils devront le respecter.

Si vous voulez insinuer, monsieur Benjamin, qu'il n'y a pas à l'heure actuelle d'écart . . . Les expéditeurs de charbon

## [Texte]

probably get a better rate per tonne mile than other bulk commodities because they probably ship more. So even today volume has a certain amount of significance, and clearly, the volume shipper, whether it is trucking or air service or rail service, usually has an advantage over a small shipper. You have that today.

What we are saying here is that the confidential contracts will be on file. They will have to be maintained with CTC. But the fact of the matter is that they are not going to be any worse off than they are today.

**Mr. Benjamin:** Why are you bothering, then, to allow what is called . . . ? CN told us this morning, Mr. Chairman—did I hear CNR right?—that a confidential rate means exactly that, confidential, and any other small shipper will not have information or access to that, and neither will the CTC.

**Mr. Mazankowski:** They will have to be. These rates will be filed with the CTC. But the fact of the matter is that, under agreed charges, you have a certain amount of that going on today.

**Mr. Benjamin:** Agreed charges are always made public.

**Mr. Mazankowski:** You have that going on. But the principal point you are making is that the large-volume shipper has a better chance to negotiate than a small shipper. It has always been the case.

**Mr. Benjamin:** That is right.

**Mr. Mazankowski:** What we are trying to do here is . . . We are forced into it to some extent by the fact that confidential contracts are allowed on trans-border traffic, and the Canadian railway companies are shut out of that business because it is against the law to have a confidential contract in Canada. So they do not have access in a fair and equitable way with the United States counterparts. I did not do that; that was done by the U.S. authorities. So they tell me they are losing roughly \$100 million worth of business as a result of that.

**Mr. Benjamin:** . . . how many billion in business they do?

**Mr. Mazankowski:** Well, \$100 million is \$100 million, and I think it is important.

The other thing is that we must use every conceivable instrument to reduce our unit costs of transportation, to be more innovative, to apply the latest technology, to use all modes or a combination of all modes to achieve the lowest unit price, because as you know, sir, the transportation component in the price of our export products is probably larger in Canada than it is with our competing export nations. So it is important that we have a framework that will encourage maximum efficiency, maximum productivity and the lowest possible costs.

## [Traduction]

bénéficient probablement d'un tarif plus avantageux par tonne/mille que celui accordé aux expéditeurs d'autres denrées en vrac parce que les premiers expédient probablement en plus grande quantité. C'est donc dire que même de nos jours, le volume importe dans une certaine mesure et, manifestement, celui qui expédie en grande quantité, qu'il le fasse par camion, par air ou par rail, est généralement en meilleure position que ne le sont les petits expéditeurs. De nos jours, c'est la réalité.

Ce que nous voulons faire valoir aujourd'hui, c'est que les contrats confidentiels seront versés au dossier de la CCT. Il reste néanmoins que les intéressés ne s'en trouveront pas plus mal qu'aujourd'hui.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, si j'ai bien compris ce matin, les représentants du CN nous ont bien dit que les tarifs confidentiels sont bel et bien confidentiels, et que ni les petits expéditeurs ni la CCT n'auront accès aux renseignements concernant ces tarifs.

**M. Mazankowski:** Ces tarifs doivent être confidentiels, bien que déposés auprès de la CCT. Le fait est que cette pratique existe déjà de nos jours, en ce qui concerne les taxes convenues.

**M. Benjamin:** Les taxes convenues sont toujours rendues publiques.

**M. Mazankowski:** C'est exact, mais vous faites ressortir principalement le fait que ceux qui expédient des volumes importants sont plus à même de négocier des tarifs avantageux que ne le sont les petits expéditeurs. Cela a toujours été le cas.

**M. Benjamin:** C'est exact.

**M. Mazankowski:** Dans une certaine mesure, nous avons été contraints de procéder ainsi du fait que les contrats confidentiels sont permis pour le trafic transfrontière, et aussi du fait que les entreprises ferroviaires canadiennes sont exclues de ce marché parce que les contrats confidentiels sont contraires à la loi au Canada. Par conséquent, les sociétés ferroviaires canadiennes sont désavantagées par rapport à leurs homologues américains. Ce n'est pas moi qui ai pris cette mesure, mais plutôt les autorités américaines, qui m'indiquent par ailleurs que cette mesure entraîne des pertes annuelles d'environ 100 millions de dollars pour les entreprises américaines.

**M. Benjamin:** Quel est leur chiffre d'affaires?

**M. Mazankowski:** Eh bien, 100 millions de dollars, ce n'est pas négligeable.

En outre, il faut utiliser tous les moyens possibles pour réduire le prix unitaire du transport, pour être plus novateurs, pour appliquer les nouvelles technologies et pour utiliser tous les modes, ou un amalgame de modes, afin d'arriver au coût unitaire le plus bas possible, car vous savez, monsieur, que le prix de nos produits d'exportation comporte une composante «transport» probablement plus importante qu'elle ne l'est dans les pays exportateurs à qui nous faisons concurrence. Il est donc important de mettre sur pied un cadre qui favorise une efficacité et une productivité maximales au coût le plus bas possible.

[Text]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister. We have been very expansive in our time allocation tonight in view of the quality of members around the table; and it is the quality, not the quantity. Before I call Mr. Plourde, on this business of confidentiality, Mr. Minister, just to throw out another little question, if railways are going to have the freedom to have confidentiality contracts, what about air shippers? What is your thought on that? There is specific mention about railways, but what about air freight carriers? Are they going to be allowed the same confidentiality?

**Mr. Benjamin:** What about trucking companies?

**The Chairman:** Or truckers.

**Mr. Mazankowski:** We did not propose it in the document because there did not seem to be the need. We are responding to a reality of the marketplace.

**The Chairman:** Yes.

• 2015

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, you and I know that 75% of our export trade is done with the United States, and any time we are incompatible or in disharmony with the normal traffic patterns or the flow of traffic it is detrimental to the country.

**The Chairman:** I appreciate that, Mr. Minister, but if the catalyst for the confidentiality of rail rates comes from the trade flow to the States and losing traffic out west and container shippers and all that—I understand that—is there not some logic to perhaps extending that same confidentiality to other modes? Perhaps that is what we will be asking other witnesses, but I just wondered what your reaction was to that.

I appreciate where the catalyst came from and I understand that and can see the reason even though there is some argument about it. One witness says that everything is confidential within three days in terms of the trade but they are still not published. I just throw that out to you for consideration.

**Mr. Mazankowski:** Well, that logic may emerge as you proceed through your deliberations.

**The Chairman:** Fine. Thank you.

Mr. Plourde.

**M. Plourde:** Merci, monsieur le président.

Avant de commencer mes questions, j'aimerais faire une suggestion au Comité. M. Benjamin disait tout à l'heure qu'on avait demandé au Comité d'aller à plusieurs endroits et que nous devrions y aller. Je pense qu'il faudrait faire comme les professeurs du Québec, c'est-à-dire demander une année sabbatique au gouvernement pour entendre tout le monde.

Monsieur le président, j'ai remarqué que vous aviez remis ce matin un questionnaire au Canadien National et à Air Canada. Cela pourra peut-être servir lorsque le Comité sera

[Translation]

**Le président:** Merci, monsieur le ministre. Nous avons réparti le temps de façon assez souple ce soir, étant donné la qualité, et non pas la quantité—j'insiste là-dessus—des membres présents. Avant de céder la parole à M. Plourde, j'aimerais poser une autre question au sujet de la confidentialité. À supposer que les chemins de fer puissent conclure des contrats confidentiels, je me demande si les transporteurs aériens pourront faire de même. Qu'en pensez-vous? Les chemins de fer sont mentionnés expressément, mais qu'en est-il des transporteurs de fret aérien? Pourront-ils également conclure des contrats confidentiels?

**M. Benjamin:** Et qu'en est-il des entreprises de camionnage?

**Le président:** Ou des camionneurs?

**M. Mazankowski:** Le Livre blanc ne renferme pas de propositions en ce sens parce que le besoin semble inexistant. Nous avons préféré répondre aux besoins réels des marchés.

**Le président:** Oui.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, nous savons tous que 75 p. 100 des exportations canadiennes sont destinées aux États-Unis et que chaque fois que les structures normales d'acheminement du trafic sont perturbées, le pays en subit les répercussions négatives.

**Le président:** Je m'en rends compte, monsieur le ministre, mais si ce sont les mouvements de marchandises vers les États-Unis qui sont à l'origine de la confidentialité des tarifs ferroviaires et s'il y a risque de perdre une part du marché dans l'Ouest, surtout celui des conteneurs, ne serait-il pas logique d'accorder aux autres modes de transport le droit à la confidentialité? C'est une question que nous adresserons peut-être aux autres témoins, mais je voulais tout simplement connaître votre réaction.

Je comprends ce qui est à l'origine de la confidentialité et j'en comprends les motifs, bien que tous ne soient pas unanimes à ce sujet. Selon un des témoins, tous les renseignements commerciaux sont confidentiels dans les trois jours suivant la transaction, mais rien n'a été rendu public jusqu'ici. C'est une idée que je lance à tout hasard.

**M. Mazankowski:** Et bien, les raisons que vous cherchez à obtenir se dégageront peut-être des débats du Comité.

**Le président:** Très bien. Merci.

Monsieur Plourde.

**Mr. Plourde:** Thank you, Mr. Chairperson.

Before getting on with my questions, I would like to suggest something to the committee. Mr. Benjamin mentioned a short while ago that the committee had been asked to go to several places and he feels that we should do so. I myself feel that we should do like the teachers in Quebec, that is ask the government to grant us sabbatical leave for one year, so that we could hear all the witnesses.

**Mr. Chairperson:** I noticed this morning that you handed out a questionnaire to the representatives of CN and of Air Canada. Those questions may be useful when the committee



## [Texte]

appelé à voyager. Ce matin, il nous aurait fallu quatre ou cinq heures pour poser au CN toutes les questions nécessaires. En voyage, il nous sera difficile de poser aux témoins toutes les questions qu'on voudra.

**The Chairman:** I will just continue. This was a beginning this morning really, and that is exactly the procedure we hope to follow here and on the road, to have not only the questions but also a précis of the brief. There will be no more once we get over that lead time of early witnesses who did not have much time to get their briefs to us. We are getting the briefs now, and those briefs will not be read. A précis will be done by our staff and then questions that members will get even before we meet here in session.

So your point is well taken.

**M. Plourde:** Monsieur le ministre, je vais me référer aux questions qui ont été préparées par le personnel du Comité. En ce qui concerne le transport aérien, dans le document *Aller sans entraves*, on envisage de subventionner les services aériens essentiels. Pourriez-vous nous donner davantage de détails sur le genre de programme auquel vous pensez? Pensez-vous, par exemple, aux régions éloignées comme l'est du Québec, l'Abitibi ou la Côte-Nord?

**Mr. Mazankowski:** We are saying that, in cases where market forces do not establish a service that is necessary and deemed necessary in the public interest, the government would entertain support for that service. It would be done on a competitive bid process and clearly the subsidy would be identified, and it would be reviewed on a regular basis. I think it is primarily directed towards remote and/or northern areas.

There seems to be a lot of concern that if you withdraw from the public convenience and necessity test and go to a fit, willing and able test then some services could be reduced or withdrawn, and we want to make sure that there are adequate safeguards to ensure that does not take place. I think we all recognize that the federal government has a responsibility to provide services where it is deemed necessary in the public interest and, with that in mind, we would propose that sort of action.

• 2020

**M. Plourde:** En ce qui concerne le transport par rail et par autocar, on sait que les sociétés de transport par autocar se sont toujours plaintes de concurrence déloyale de la part de VIA Rail. Quelles sont les intentions du ministre au sujet de VIA Rail, et que pense-t-il des inquiétudes des sociétés de transport par autocar?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I think as I have indicated to this committee before on previous occasions, the government will be bringing forth a new VIA Rail Act, which will provide VIA for the first time since its inception back in 1977 with a clear mandate, and provide a mechanism for VIA to function as a bona fide Crown corporation.

With respect to the relationship between bus and VIA, yes, that has been an argument that has been provided for by the

## [Traduction]

undertakes its trip. This morning, we would have needed four or five hours in order to put all of the relevant questions to the CN representatives. Thus, during our trip, it will be difficult for the members of the committee to ask all the questions they feel are necessary.

**Le président:** Nous en sommes à nos premiers pas ce matin et je compte respecter, ici-même à Ottawa et pendant notre tournée, la même procédure. C'est-à-dire que nous distribuerons non seulement les questions, mais également un résumé du mémoire. Dorénavant, les témoins pourront nous remettre leur mémoire suffisamment à l'avance. Nous en recevons déjà et les témoins ne les liront pas. Au contraire, le personnel préparera des résumés et des questions qui seront remis aux membres avant même que le Comité ne siège.

Vous avez soulevé une question très pertinente.

**Mr. Plourde:** Mr. Mazankowski, I will refer to the questions prepared by the committee's staff. The white paper entitled *Freedom to Move* raises the possibility of subsidizing essential air services. Could you give us more information on the type of program you are considering? For example, could such subsidies be granted to remote areas of the country, such as, Eastern Quebec, Abitibi or the North Shore of the St. Lawrence?

**M. Mazankowski:** Le gouvernement a fait savoir que, lorsque les forces du marché n'entraînent pas l'introduction d'un service qui est réputé nécessaire à l'intérêt public, il envisagera la possibilité de subventionner le service en question. Pour ce faire, nous procéderions à un appel d'offre, la subvention serait chiffrée et réétudiée de façon régulière. Je crois que ce programme viserait principalement les régions éloignées ou nordiques.

On craint de part et d'autre que si l'on délaisse le critère de commodité et de nécessité publiques en faveur du critère d'aptitude, certains services seront comprimés ou supprimés et nous voulons nous assurer que cela ne se produise pas. Nous reconnaissons tous, je crois, que le gouvernement fédéral doit voir à ce que les services soient assurés lorsque ces services sont réputés dans l'intérêt du public et, cela dit, les mesures que nous prendrons viseront cet objectif.

**Mr. Plourde:** As far as rail and bus transport is concerned, we always hear bus companies complaining about unfair competition from Via Rail. What does the Minister intend to do about Via Rail and what does he think of the bus company's concerns?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, comme je l'ai indiqué à ce Comité à maintes reprises, le gouvernement présentera bientôt une nouvelle loi sur Via Rail qui, pour la première fois depuis sa création en 1977, précisera le mandat de Via Rail et lui permettra d'être une société d'État en bonne et due forme.

D'autre part, oui effectivement j'ai déjà entendu les compagnies de transport par autocar se plaindre de cette

[Text]

buses. In so far as this particular document is concerned, there is nothing in it that would change that relationship between the buses and the rail passenger service. Buses are regulated by the province. The rail passenger service comes under federal jurisdiction.

This document has not addressed the bus industry at all, simply for the reason that there has not been a desire or a demand for the addressing of that particular issue. It is currently under the provisions of each of the respective provinces, both intra- and extra-provincially. And to borrow Mr. Benjamin's phrase, this is an area where I can use the expression: If it is working, do not try to fix it. I think, essentially, that was the conclusion we arrived at with respect to the bus industry.

**The Chairman:** I suppose we will expect to hear from the bus industry when we get the VIA Rail legislation.

**Mr. Mazankowski:** Yes, I would think that you will hear from the bus industry when the VIA Rail legislation comes down.

**M. Plourde:** Dans l'industrie du camionnage, c'est un peu la même chose que dans l'industrie des autobus. L'industrie du camionnage et le CP Rail craignent beaucoup que le Canadien National fixe des prix abusifs dans le cadre de cette déréglementation. Pensez-vous que la nouvelle loi pourrait contenir des dispositions qui protégeraient contre cette concurrence déloyale?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, that is an issue that has been raised from time to time and draws into the relationship of Crown corporations in an environment where economic regulation is reduced. And because it is an issue, I have referred it to the committee for study and consideration.

I think that, on this particular point, both sides of the question have to be aired. I think that, while on the one hand, Crown corporations are perceived as having an advantage over the privately owned counterparts, on the other hand, there are times when there is an imposed public duty. There are certain social considerations and political considerations that are imposed upon Crown corporations; and I think those things have to be taken into consideration as well.

So I hope that the committee can bring forth a recommendation. We have said, the position of the federal government is that Crown corporations should behave and conduct themselves on the basis of sound business principles; on the basis that we are not going to be providing any injection of equity. They must not engage in predatory pricing and should conduct themselves as normal business enterprises in the conduct of their affairs.

Now, if the committee, through the course of its deliberations, feels compelled to recommend a tightening up of that or another approach, I would certainly be prepared to look at it.

[Translation]

concurrence déloyale. Cependant, ce document ne renferme rien qui modifie le statut des lignes d'autocars par rapport aux compagnies ferroviaires. Celles-là sont réglementées par les provinces alors que celles-ci le sont par l'État fédéral.

Ce document ne fait aucune mention de l'industrie de transport par autocar tout simplement parce que le gouvernement n'en a pas vu l'utilité. Cette industrie est actuellement assujettie à la réglementation provinciale. Et pour emprunter la célèbre phrase de M. Benjamin, je peux dire comme lui: si ça marche, n'y touchez pas. Voilà, grosso modo, la conclusion à laquelle le gouvernement est arrivé en la matière.

**Le président:** Je suppose que nous entendrons les représentants de l'industrie des transports par autocar lorsque nous étudierons le projet de loi sur Via Rail.

**M. Mazankowski:** Oui, je suppose que ce sera le cas.

**Mr. Plourde:** The situation is somewhat the same in the trucking industry as in the bus industry. The trucking industry and CP Rail fear that this deregulation will lead to predatory pricing by CN. Do you think that there could be provisions in the new act to prevent such unfair competition?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, c'est là une question qui a été abordée à de nombreuses reprises et qui porte plus précisément sur le rôle que les sociétés d'État sont appelées à jouer dans le contexte d'une diminution de la réglementation économique. C'est justement parce que cette question est difficile que j'ai demandé au Comité de l'étudier.

Mais la question doit être abordée dans son ensemble. Les sociétés de la Couronne sont parfois considérées comme possédant un avantage sur les sociétés privées, mais par contre, l'État leur impose parfois une charge publique. Il exige qu'elles tiennent compte de certaines considérations sociales et politiques, et je crois qu'il nous faut en tenir compte nous aussi.

J'espère donc que le Comité pourra présenter des recommandations au gouvernement. Nous avons toujours dit que les sociétés de la Couronne devaient bien gérer leurs affaires car elles ne seront pas renflouées. Elles ne doivent fixer de prix abusifs et devraient gérer leurs affaires comme n'importe quelle entreprise normale.

Mais si le Comité, au cours de ses travaux, se sentait obligé de recommander un serrement de vis ou toute autre démarche, je serais parfaitement disposé à l'examiner.

[Texte]

• 2025

But I think this is really the benefit of putting forth a document like this and getting the kind of feedback we have had, because we have clearly identified a number of the concerns and the issues that are affecting the consumers, the shippers, and the industry alike. I will certainly be looking forward to your comments in that regard.

**Mr. Plourde:** Ma dernière question, monsieur le ministre, relève de l'expansion régionale. Vous savez que dans les régions de l'Atlantique, le gouvernement fédéral subventionne une partie du transport afin de pousser les industriels de ces régions à être plus compétitifs. Suite à la déréglementation, le *Canadian Freight Act* disparaîtra-t-il ou demeurera-t-il?

**Mr. Mazankowski:** What subsidies are you referring to? The Maritime Freight Rates and the Atlantic freight rate subsidy? There is nothing in this document that undermines the integrity of either one of those two acts.

**Mr. Hovdebo:** I want to follow along with some of the areas that have already been covered. To simplify the approach to some extent, we are looking at a transportation system on the basis of increasing its efficiency, but the thread running through most of the statement paper is that it is worth while doing because you are going to decrease the cost to the shipper, in most cases. Is that a fair summation?

**Mr. Mazankowski:** I think that is a laudible objective. Even if we do not reduce the costs, at least if we contain the increase of costs I think we will be achieving a purpose. What we are really doing is freeing up the system to allow some innovation and the spirit of enterprise to go to work in a more flexible and innovative environment.

**Mr. Hovdebo:** So you are basing your hopes of reduction of costs on the fact that the competition which deregulation would allow would force the market price down.

**Mr. Mazankowski:** Competition, innovation, technological advance, and utilizing all modes of transportation in the most effective way possible; a combination of all modes to reduce the unit cost.

**Mr. Hovdebo:** You have also indicated that the north and some of the remote areas you would protect to some extent. Do you consider that responsibility of protection of those areas to be at the level of service they presently have?

**Mr. Mazankowski:** I would hope service would improve, because one of the reasons we are engaged in this exercise is for that very purpose. You talk about costs. That is certainly one component. What we are hoping for here is to improve service. As I travel around the country, no one is satisfied with the air service in any region of the country. We have evidence, by virtue of what has taken place in the last 18 months to 2 years, that frequencies... new services are developing. Frequencies are increasing. Particularly in the north—and the committee will be going through the hearing process—we have every reason to believe we may have competition in many of the points which are now served by a single carrier and are thereby captive. I do not have the figures before me, but I

[Traduction]

Voilà l'avantage, je crois, que présente la publication d'un document comme celui-ci; nous pouvons ainsi savoir ce qu'en pensent les intéressés, car nous savons que des problèmes touchant les consommateurs, les expéditeurs et l'industrie en général existent. D'ailleurs, j'attends avec beaucoup d'impatience ce que vous direz à ce sujet.

**Mr. Plourde:** My last question, Mr. Minister, concerns regional development. You know that in the Atlantic region, the federal government subsidizes transportation, in part, in order to encourage industry in that area to be more competitive. Will deregulation lead to the demise of the Canadian Freight Act or will this act still be in effect?

**Mr. Mazankowski:** De quelles subventions parlez-vous? Du subventionnement des tarifs de fret dans les provinces Maritimes? Ce document ne change rien à ces deux lois.

**Mr. Hovdebo:** Je voudrais revenir sur certains points qui ont déjà été abordés. Pour simplifier le tout, nous essayons de remanier le système de transport de ce pays en vue d'augmenter sa rentabilité, mais ce document semble faire valoir que cette déréglementation entraînera également une diminution des frais payés par les expéditeurs, dans la plupart des cas. Est-ce exact?

**Mr. Mazankowski:** Je crois que c'est un objectif louable. Même si nous ne réduisons pas les coûts, nous parviendrons à notre objectif si nous arrivons à maîtriser l'augmentation de ces coûts. Nous essayons en fait de libérer le système pour donner libre cours à un certain esprit d'innovation et d'initiative au sein d'un environnement plus souple.

**Mr. Hovdebo:** Vous espérez donc que les prix baisseront à la suite de la concurrence que se livreront les industries de transport qui ne seront plus réglementées?

**Mr. Mazankowski:** Nous espérons que cette réduction des coûts sera imputable à plusieurs facteurs: la concurrence, l'innovation, les progrès technologiques et la rentabilité de tous les moyens de transport.

**Mr. Hovdebo:** Vous avez également indiqué que vous protégeriez en partie le Nord et certaines régions éloignées. Considèrez-vous que ces régions seront protégées si elles conservent les mêmes services dont elles disposent actuellement?

**Mr. Mazankowski:** J'espère que ces services se multiplieront, car c'est précisément pour cette raison-ci que nous nous livrons à cet exercice. Vous parlez des coûts, et il faut en tenir compte, c'est certain. Mais nous espérons également améliorer le service. Plus je me déplace, plus je me rends compte que personne n'est satisfait des services aériens offerts par les compagnies aériennes du pays, et ce, dans n'importe quelle région. Cependant, nous savons qu'au cours des deux dernières années... de nouveaux services sont offerts. Les vols sont plus fréquents. En particulier dans le Nord—et le Comité entendra ceux qui y vivent—nous avons toute raison de croire que la concurrence verra le jour dans de nombreuses régions qui ne sont actuellement desservies que par une seule compagnie



*[Text]*

think if you look at the revenues on a per seat-mile basis on some of the services provided up north and compare them with what is being charged in the south, you will see that there is a certain amount of heavy-handedness in the costs charged the passengers who use our services in northern and remote regions. And so, while we are cautious on this, Mr. Chairman, we are pretty sure that the effect of this particular policy proposal will serve to enhance the level of services and, probably, reduce costs.

• 2030

**Mr. Hovdebo:** The viability of many communities in the north to some extent, but communities which have an industrial base or an agricultural base, is dependent upon . . . well, in many cases the viability will only be there in the case of one of the modes being available. I can give an example, which is that trucking grain out of the Peace River district is not likely ever to be an alternate which is acceptable, although it could possible be. So they are dependent upon rail.

You talk about the common carrier rates being kept, which means you will have to have some base. Will you be requiring the continued publishing of those rates? That is part of the common carrier rates. Will you be asking those railways then to justify their rates for those particular areas?

**Mr. Mazankowski:** Mr. chairman, to answer the last part of the question first, as I said, we are setting up a more effective appeal mechanism. We are proposing to modify section 23, which will allow more access to it. For example, as I indicated in the report, of eight section 23 appeals heard by the CTC since 1967, five took more than one year to conclude, three of the five have taken three to seven years, and three have taken less than one year. I think if you go under the "captive shipper" clause as well, you see a similar kind of situation, where the effectiveness of the current dispute-resolving mechanisms has been less than satisfactory. I think the intentions were good. For example, quoting page 36, it says:

Although several rate cases before the CTC have referenced Section 278, only one has proceeded through all the steps laid out in the legislation.

So it has not been a very effective process. And I think one of the cornerstones of this document is the modified dispute-resolving mechanism and an appeal provision. We are talking about a modified section 23 appeal process, together with a process of mediation and "final offer" arbitration, where you do not have to appear in that quasi-judicial format to have your case heard. I think that this is what has discouraged so many. And I think what I am finding is that most observers who have studied the document think this is a step in the right direction.

*[Translation]*

aérienne et qui n'ont donc pas d'autres choix. Je n'ai pas apporté les chiffres en question, mais je crois que si vous comparez le prix d'un siège par mille dans le Nord et dans le Sud, vous constaterez que les prix demandés aux passagers qui utilisent nos services dans le Nord et dans les régions éloignées sont très lourds. Ainsi donc, tout en étant fort prudents à ce sujet, monsieur le président, nous sommes relativement sûrs que cette proposition permettra néanmoins d'améliorer le service tout en réduisant sans doute aussi les coûts.

**M. Hovdebo:** Dans le Nord, bien des agglomérations dans une certaine mesure, mais surtout celles qui ont une base industrielle ou agricole, dépendent pour leur survie de . . . Bien souvent, elles ne peuvent survivre que si elles sont desservies par un mode de transport. Je vous donnerai l'exemple du district de Peace River dont la production céréalière ne pourrait que difficilement, même si la chose est peut-être possible, être expédiée par camion, de sorte que cette région dépend du chemin de fer.

Vous parlez également du maintien de la tarification dans le secteur du transport public, mais cela veut dire qu'il faut quand même conserver une certaine base. Allez-vous demander à ce que ces tarifs continuent à être publiés? Cela fait partie, en effet, de la tarification. Allez-vous demander à ces compagnies de chemins de fer de justifier leur tarification pour les régions en question?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je commencerai par répondre à la dernière partie de la question et, comme je l'ai déjà dit, nous sommes en train de mettre en place un mécanisme d'appel plus efficace. Nous proposons en effet de modifier l'article 23 pour améliorer les conditions d'accès. Ainsi, comme je le signalais dans le rapport, sur huit des appels entendus depuis 1967 par la CCT en vertu de l'article 23, cinq ont pris plus d'un an pour se régler, trois ont pris de trois à sept ans et trois ont pris moins d'un an. Si vous prenez ce qui se passe dans le cas de l'article relatif au «transitaire captif», c'est la même chose, dans la mesure où les formules actuellement utilisées pour régler les différends se sont révélées moins que satisfaisantes. Je pense donc que les intentions étaient excellentes. Ainsi, nous pouvons lire ceci à la page 36 du document:

Bien que plusieurs causes relatives à la tarification dont la CCT a été saisie aient invoqué l'article 278, une seule d'entre elles a transité par toutes les étapes prescrites par la loi.

Le processus n'a donc pas été très efficace. À mon avis, l'une des pierres angulaires du document est la modification de la formule de règlement des différends ainsi que les dispositions en matière d'appel. Nous parlons ici d'un processus d'appel modifié aux termes de l'article 23, ainsi que d'une formule de médiation et d'arbitrage «à prendre ou à laisser» qui permet aux parties de ne pas avoir à passer par le processus quasi judiciaire pour obtenir gain de cause. Je pense en effet que c'est ce processus qui a découragé tant de gens et je me rends compte que la plupart des observateurs qui ont étudié le

[Texte]

Now you talked about the fact that trucking may never become a viable option for moving grain out of the Peace River. However, at the same time, I think what we are trying to encourage here—and this does not deal with grain, but we will use grain as a commodity—is the recognition that there are ways and means by which we can utilize all modes of transportation in the best manner possible to achieve the lowest unit cost and that efficiency in productivity which we have to achieve.

Really, what this document can do, if we transform it into legislation in that form, is to allow for flexibility to achieve some of these goals; it will allow for innovation and it will allow for new ways of doing things. Mr. Chairman, I am confident that, given the enterprise and the ability of our transportation companies in Canada to respond, it will produce positive results.

**Mr. Hovdebo:** Do you feel it is the responsibility of the Transport department, or is it that of the government as a whole, to protect the viability of industries in some of these remote areas which would be . . .

**Mr. Mazankowski:** Which industries are you talking about?

• 2035

**Mr. Hovdebo:** I am thinking particularly, right at the moment, of farming . . .

**Mr. Mazankowski:** Oh, all right.

**Mr. Hovdebo:** —in the Peace River district, and I can think of other northern Saskatchewan areas where the withdrawal of any of the modes, where the margin of profit at the moment—now, the margin of profit might increase too, there are so many variables—but if the margin of profit stays the same, if you increase the freight for any reason you reduce the viability, you eliminate the viability of the industry. Do you think that is a responsibility of transportation or are you looking at it as an overall government responsibility to make that kind of decision?

**Mr. Mazankowski:** I think the responsibility of transport legislation is to some extent fairly well defined under section 3 of the current National Transportation Act, and its declared principles are as follows:

It is hereby declared that an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada, and that these objectives are most likely to be achieved when all modes of transport are able to compete under conditions ensuring that, having due regard to national policy and to legal constitutional requirements.

[Traduction]

document ont jugé qu'il s'agissait là d'un pas dans la bonne direction.

Vous parlez également du fait que le transport des céréales à partir de la région de Peace River ne pourra sans doute jamais se faire par voie routière. Mais je pense dans la même veine que ce que nous essayons d'encourager ici—il ne s'agit pas de céréales mais nous prendrons cet exemple—c'est précisément de faire en sorte que les gens comprennent bien qu'il est toujours possible d'utiliser tous les modes de transport d'une façon rationnelle de manière à faire baisser le coût unitaire et d'améliorer la productivité, c'est-à-dire aboutir à nos deux objectifs.

De fait donc, si ce document acquiert un jour force de loi, il nous aura donné suffisamment de souplesse pour réaliser certains de ces objectifs, il nous aura permis d'innover et de recourir à des formules nouvelles. Monsieur le président, je suis convaincu que, compte tenu de l'esprit d'entreprise du secteur des transports au Canada, si nous donnons aux compagnies la faculté de réagir à ce genre de chose, les résultats seront très positifs.

**M. Hovdebo:** À votre avis, appartient-il au ministère des Transports ou au gouvernement dans son ensemble de protéger la viabilité des industries dans certaines de ces régions isolées qui seraient . . .

**M. Mazankowski:** De quelles industries voulez-vous parler?

**M. Hovdebo:** Pour l'instant, je pense surtout à l'agriculture . . .

**M. Mazankowski:** Oui, en effet.

**M. Hovdebo:** . . . dans la région de Peace River, et j'ai également en tête d'autres régions du nord de la Saskatchewan pour lesquelles la disparition de l'un des modes de transport signifierait que la marge bénéficiaire actuelle—en fait, elle pourrait également augmenter car il y a tellement de variables—mais si la marge bénéficiaire reste la même, dès lors que le tarif du fret augmente quelle que soit la raison, la viabilité diminue, la viabilité de l'industrie disparaît. Pensez-vous qu'il incombe au ministère des Transports d'y penser ou s'agit-il d'une décision relevant du gouvernement fédéral dans son ensemble?

**M. Mazankowski:** Je dirais que, en matière de responsabilité dans le secteur des transports, l'article 3 de la loi actuelle sur les transports définit bien la chose et les principes avoués, dans ce domaine, sont les suivants:

Il est par les présentes déclaré qu'un système de transport économique, efficace et adéquat tirant le meilleur parti possible de tous les modes de transport existants moyennant un coût total le plus faible possible est essentiel pour protéger les intérêts des usagers des services de transport et pour conserver au Canada sa richesse et sa croissance économiques, et que ces objectifs pourraient être le mieux atteints si tous les modes de transport peuvent se faire concurrence dans des conditions telles que les exigences de la politique nationale, des textes de loi et de la Constitution soient pleinement respectées.

*[Text]*

I think that is a pretty sound statement and that is why, when the chairman indicated that we have the basis of a sound framework, I do not think we will deviate very much from that. But to answer your question specifically, what we are obligated to do, as I see it, it is to establish the right kind of framework, the right kind of policy, legislative and regulatory framework to get the most efficient and the most effective transportation system evolving so that we can serve the needs of commerce and the needs of the travelling public.

It seems to me, Mr. Chairman, that if you are talking about the viability of an industry and the need to have support in terms of freight rate subsidies or concessions, that is an issue that is perhaps more properly directed within the aegis of economic regional development. As has happened over the last number of years, we have continued as a government the ERDA agreements which really are agreements between the federal government and the respective provinces to outline their economic development plans for that particular region and are a very useful instrument. And within the ambit of the ERDA agreements you have sub-agreements for agriculture, fisheries and transportation and it seems to me that within that context the issue of any freight rate relief or freight rate support is more appropriately addressed.

**Mr. Hovdebo:** That is exactly, I guess, the point that I am working toward. It is that the transportation policy of this country has always taken into consideration—not as much as some of us would like, particularly in the west—the fact that it has some kind of responsibility for industrial development or development which allows people to live in a certain area, and it has been dependent upon the cost of that transportation.

If you are putting in place a deregulated transportation system, then the government or the department or the Transportation Act itself must take that into consideration. Otherwise, you are going to de-industrialize areas of the country, because it is going to cost too much for freight. The reason we have a Golden Triangle now is because they are near the markets. I cannot produce a widget in Prince Albert and sell it in Toronto if they can produce it in Toronto. If the freight did not cost anything, I could. I am very much afraid that there are lots more of those kinds of viable industries that are dependent on the present structure than we realize, and it would worry me if we were moving into this so fast, without having in place some other kind of relief, if you want to call it that, which would make sure it did not... You live in the west; you know what a branch line moving out can do to a community. You can make good arguments that they have other alternatives, but there are places that do not have other alternatives.

*[Translation]*

Je pense que c'est un exposé fort logique et c'est la raison pour laquelle, lorsque le président nous a dit que nous avions effectivement là la base d'une charpente solide, je ne pense pas que nous puissions beaucoup nous en écarter. Mais pour répondre plus précisément à votre question, selon moi nous avons l'obligation d'établir précisément le cadre général approprié, le genre de cadre politique, législatif et réglementaire approprié afin d'avoir le système de transport le plus efficace et le plus efficient possible qui nous permet ainsi de desservir à la fois les voyageurs et les entreprises.

Il me semblerait, monsieur le président, parlant de la viabilité d'une industrie et de la nécessité qu'il y a de l'aider en subventionnant le fret et en accordant des concessions, qu'il s'agit là de quelque chose qui relève probablement davantage du secteur de l'expansion économique régionale. En fait, depuis quelques années, le gouvernement a poursuivi dans la lancée des ententes EDER, ententes qui sont vous le savez conclues entre le gouvernement fédéral et les provinces dans le but de circonscrire les plans de développement économique destinés à certaines régions, et ces ententes sont donc extrêmement utiles dans ce sens. Ainsi, dans le cadre des ententes EDER, il existe des ententes auxiliaires axées sur l'agriculture, les pêches et le transport et il me semblerait que la question de la tarification du fret, des mesures d'intervention, de secours ou de soutien de la tarification relèveraient davantage de ce secteur.

**M. Hovdebo:** C'est précisément ce à quoi je voulais en venir. La politique des transports de notre pays a toujours tenu compte du fait—peut-être pas autant que certains d'entre nous l'auraient souhaité, surtout les gens de l'Ouest—qu'elle s'assortit plus ou moins d'une responsabilité en matière de développement régional ou de développement en général afin que les gens puissent vivre dans telle ou telle région mais que cela dépend de la structure tarifaire des transports.

S'il y a effectivement déréglementation des transports, le gouvernement, le ministère ou même la Loi sur les transports devraient en tenir compte, sinon il y a des régions entières du pays qui vont se trouver privées d'industries en raison du coût prohibitif du transport des marchandises. Si nous avons un Triangle d'Or, c'est parce que c'est une région qui est proche des marchés. Il me serait impossible de fabriquer quoi que ce soit à Prince Albert pour le marché de Toronto si la région de Toronto peut produire la même chose. Si le transport ne coûtait rien, bien sûr ce serait l'inverse. Je crains beaucoup qu'il y ait bien plus de ces industries actuellement viables en raison de la structure tarifaire actuelle que nous ne le pensions, et je serais très inquiet qu'il y ait une transformation aussi rapide sans au préalable la mise en place d'autres mesures de secours, appelons-les comme cela si vous le voulez bien, qui feraient précisément en sorte que... Vous habitez dans l'Ouest et vous savez fort bien ce que l'abandon d'une ligne secondaire peut signifier pour une agglomération. Bien sûr, on peut toujours prétendre qu'il y a d'autres solutions, mais à certains endroits il n'y en a pas.



[Texte]

• 2040

[Traduction]

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, as Mr. Hovdebo cannot produce widgets up in the Prince Albert country as effectively as they can in the golden triangle, neither can those who live in the golden triangle grow wheat and canola in the same effective way as you can up in Prince Alberta. I think what we are really talking about here is that we have to put in a transportation system that serves the needs of the commerce of that particular area. Commerce is really the engine that drives the economy, and transportation should be there to serve that commercial activity.

That is really what we are trying to achieve in the course of this particular policy exercise. The fact of the matter is that this is a country made up of regions, and every region has its basic regional strength. What we want to do is grow and develop and encourage those regions to thrive and to grow and to prosper on those regional strengths, and that is why in western Canada we move a lot of bulk commodities. As a matter of fact, I think it is fair to say that perhaps up to 70% of the CN traffic is generated west of the lakehead. In terms of tonnage and the mileage, the revenue dollars are simply generated there. But it is important for us to maintain an effective transportation system so that we, as a transportation industry, can contribute to the overall competitive position of Canada. That is really what it is all about.

**Mr. Hovdebo:** Can I have two little questions that are specific rather than... ? I think what the Minister is doing here is backing up the position taken that basically there is an ideology behind it and then the structure is put on that ideology. What about a couple of things, if I might, Mr. Chairman?

**The Chairman:** I had better restrain myself in talking about ideology, looking at the source of a question on ideology.

**Mr. Benjamin:** That is all right. We are entitled to have one, too.

**Mr. Hovdebo:** Yes, we are allowed. What about things like, for instance, the legislation that was brought in today which is going to add \$950 million to the cost of transportation in Canada? The other thing I would like you to comment on is that excise came in today...

**The Chairman:** We have been here all day, so we do not know what is happening in...

**Mr. Hovdebo:** The excise bill was tabled in the House today, and the Minister said the one on fuel was going to bring in \$950 million.

**The Chairman:** Was that in the Ontario budget or did something happen here?

**Mr. Hovdebo:** No, in the House here.

**The Chairman:** Oh, I am sorry.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, il est vrai que M. Hovdebo ne peut rien fabriquer à Prince Albert d'une façon aussi efficace que dans le Triangle d'or, mais il est vrai également que les gens qui habitent dans le Triangle d'or ne peuvent pas faire pousser du blé ou du canola aussi bien qu'à Prince Albert. À mon avis, nous parlons plutôt ici du fait que nous devons mettre en place un système de transport adapté aux besoins du commerce local. Le commerce est vraiment le moteur de l'économie et les transports doivent venir aider ce moteur.

C'est cela que nous essayons de faire avec ce processus d'élaboration d'une politique. La réalité, c'est que notre pays est composé de régions et que chaque région a ses points forts intrinsèques. Nous voulons faire en sorte que ces régions soient encouragées, qu'elles puissent se développer, qu'elles puissent croître et prospérer à partir de ces points forts intrinsèques et c'est la raison pour laquelle, dans l'Ouest, nous transportons énormément de produits en vrac. Il faut l'admettre, car c'est la réalité, peut-être 70 p. 100 de tout le chiffre d'affaires du CN est attribuable à l'Ouest du pays, passé les Grands Lacs. Que ce soit du point de vue du tonnage ou du point de vue du kilométrage, les recettes du CN viennent de l'Ouest. Mais il est important que nous continuions à avoir un système de transport efficace afin que l'industrie du transport puisse aider le Canada à conserver sa situation concurrentielle, ce n'est pas plus compliqué que cela.

**M. Hovdebo:** J'aimerais, si je le puis, poser deux questions de détail au lieu de... Je dirais que le ministre part du principe qu'en fait il y a pour commencer une idéologie et que la structure est conçue en fonction de cette idéologie. Mais puis-je poser néanmoins mes deux questions, monsieur le président?

**Le président:** J'aurais intérêt à ne pas trop parler d'idéologie moi-même, à ne pas trop disséquer la source d'une question à ce sujet.

**M. Benjamin:** En effet, et nous avons nous aussi droit à une intervention à ce sujet.

**M. Hovdebo:** Certainement. Qu'en est-il par exemple de la loi, qui a été présentée aujourd'hui, et qui va ajouter 950 millions de dollars à la facture des transports au Canada? J'aimerais également que vous nous disiez quelques mots de la taxe d'accise qui a été déposée aujourd'hui...

**Le président:** Nous siégeons depuis ce matin et nous ne savons donc pas ce qui s'est passé...

**M. Hovdebo:** Le projet de loi sur l'accise a été déposé aujourd'hui à la Chambre et le ministre a déclaré que la taxe frappant les carburants allait rapporter 950 millions de dollars.

**Le président:** Est-ce que cela fait partie du budget ontarien ou y a-t-il eu quelque chose ici-même?

**M. Hovdebo:** Non, c'était ici-même à la Chambre.

**Le président:** Excusez-moi.

[Text]

**Mr. Hovdebo:** Second, I think one of the things I would like you to comment on, Mr. Minister, is the seeming power given to the Minister in this relative to the CTC in the past.

**The Chairman:** I am glad you are getting to that because I was going to ask a question on that.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, so am I, because I think it is the duty and the role of the Transport Minister of the Government of Canada to enunciate policy and it is the role of the regulatory body to carry out that policy. It is not the role of the regulatory body to pronounce policy and be the regulator, too. We are clearly making that delineation, and I make no apologies to anyone for it.

With respect to your earlier question, Mr. Chairman, it is all well and good for members to talk about an excise tax bill, but I want to remind you, sir, and the hon. member that I am not responsible for the \$200 billion public debt and I am not responsible for the \$35 billion to \$36 billion deficit we inherited. It has to be addressed, and it is an obligation we all have and that we all have to share in common.

**The Chairman:** You said you had a couple of little questions, Mr. Hovdebo. Is that just about it?

Just on that CTC, Mr. Minister, I must say I share your view; I have to declare my bias that we always have the hocus-pocus about a CTC. But in terms of the directive power that I gather is going to be incorporated in legislation along the lines of your white paper, are we not really playing with words to say that the CTC...? Are you not really facing up to the fact that the CTC is no longer even going to be superficially independent?

• 2045

Are you there to direct on policy or on certain specific issues? Or are you just in your paper and the regulation is going really to come to the reality of the thing that some people have thought anyway who have had an interest in transportation, that on policy issues the Minister should be...

**Mr. Mazankowski:** Right.

**The Chairman:** —and if there was any hanky-panky in the past between the CTC then you are facing up to the reality that it is the Minister who should give the policy and take the flak?

**Mr. Mazankowski:** I think that is right because either by design or by virtue of the way things happen I think the CTC has really assumed the role of both of those responsibilities. I do not think it is right. I do not think it was ever intended that way, and when I was the Minister of Transport for a short period in 1979 the CTC complained about the fact that they lacked policy direction. They look for signals from the Minister, the government of the day, to base their decisions,

[Translation]

**M. Hovdebo:** En second lieu, j'aimerais également que vous nous livriez votre sentiment à propos de ce pouvoir nouveau qu'aura le ministre par rapport à la CCT.

**Le président:** Je suis heureux que vous en parliez parce que j'allais moi-même poser une question à ce sujet.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, moi aussi, parce qu'à mon sens le ministre des Transports du gouvernement fédéral a pour rôle et mission d'énoncer des politiques alors que l'organe réglementaire a pour rôle de la mettre à exécution. Il n'appartient pas à l'organe réglementaire d'énoncer des politiques et de faire en même temps oeuvre de réglementation. C'est une distinction très nette que nous faisons ici, monsieur le président, et c'est une position que je suis prêt à défendre.

Pour en revenir à votre première question, monsieur le président, il est bien beau d'entendre les députés parler d'un projet de loi sur la taxe d'accise, mais laissez-moi quand même vous rappeler monsieur, et rappeler aux députés également, que je ne suis aucunement responsable d'une dette publique de 200 milliards de dollars et que je ne suis pas davantage responsable du déficit de 35 ou 36 millions de dollars dont nous avons hérité. C'est un problème que nous devons résoudre, c'est une obligation qui nous incombe à tous et que nous allons tous devoir partager.

**Le président:** Vous avez dit que vous aviez une ou deux questions, monsieur Hovdebo. Vous n'en avez pas d'autres?

A propos de la CCT, monsieur le ministre, je partage votre opinion, je me dois de vous le dire et je dois l'avouer, j'ai toujours été enclin à penser que cette commission canadienne des transports était un peu une supercherie. Mais pour ce qui est des pouvoirs directeurs qui vont, j'imagine, être inscrits dans la loi pour faire suite à votre Livre blanc, n'est-ce pas un peu jouer avec les mots que de dire que la Commission...? N'est-il pas vrai plutôt que la CCT ne sera plus, même en apparence, indépendante?

Êtes-vous là pour influencer sur l'orientation des politiques ou pour donner des directives dans certains secteurs; ou simplement pour déposer votre document, moyennant quoi la réglementation, comme l'avaient toujours pensé les gens qui s'intéressent au transport, embraye sur la réalité des choses, de sorte que pour les questions d'ordre politique le ministre...

**M. Mazankowski:** Précisément.

**Le président:** ... et s'il y a jamais eu des entourloupettes avec la Commission, vous avez compris qu'en réalité c'est au ministre à faire la politique et à en subir les conséquences.

**M. Mazankowski:** Je pense que c'est effectivement cela parce que, que ce soit par coïncidence ou de propos délibéré, la CCT a effectivement assumé les deux rôles. Je ne pense pas que cela soit normal. Je pense que cela n'avait jamais été l'intention poursuivie et, lorsque j'avais été pour très peu de temps le ministre des Transports en 1979, la CCT s'était plainte du fait qu'on ne lui donnait pas d'orientation politique. La Commission était à l'affût d'un signal quelconque émanant

**[Texte]**

and I think that perhaps there may have been a certain amount of political cowardice by virtue of the fact that a minister or a government would fail to enunciate a clear policy but rather refer the subject-matter to the CTC. The CTC would bring down a decision. If it flew, fine; if it did not fly, they could always reverse it.

I think it is a very important delineation, and I am very happy to respond to it because I have no doubt in my mind where the delineation of authority lies. It is the duty and responsibility of the Minister of Transport and the Government of Canada to enunciate the policy; it is the duty and the role of the regulatory agency, whatever form that might take, to administer that policy.

I do not think you will find any criticism from the Canadian Transport Commission about that clear delineation.

**Mr. Hovdebo:** Can I have a supplementary on that?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Hovdebo:** I guess we are a long way from it, but will the Minister be sure? I would not worry about it in this particular Minister, but I would hate to see a situation or legislation which allowed the Minister suddenly to declare policy if he did not like the interpretation of the regulatory organization. When I read this the second time I had to admit that it was fairly well delineated, but when I first read it my immediate reaction was that we may have a situation where the government will interfere because they do not like an interpretation.

**Mr. Mazankowski:** The Minister has that power. Under section 64 he can modify or amend any decision brought down by the CTC.

But I think the CTC want a clear understanding of the policy of the government so they can bring forth their decisions somewhat consistently with the aims and objectives of the government.

**Mr. Forrestall:** That is not just in transport.

**Mr. Mazankowski:** Not just in transport.

**The Chairman:** Fine. Thank you, Mr. Hovdebo.

Mr. Forrestall, you indicated a desire to put either a point of order or questions; I am not sure which.

**Mr. Forrestall:** I have a series of questions that are of interest to the committee, and they flow from our staff directions. They are in some instances technical, and they are the type of questions that perhaps require, for our benefit, I think, and the benefit of the committee, some thoughtful response. The Minister has dealt in large measure with 4 or 5 of them. There are about 20, more or less. They are all

**[Traduction]**

du ministre, émanant du gouvernement de l'heure, pour pouvoir prendre ses décisions et, à mon avis, il y a peut-être eu en l'occurrence une certaine lâcheté politique du fait que les ministres ou le gouvernement, préférant ne pas énoncer de politique claire, s'en soient remis entièrement à la Commission. La Commission décidait donc et si la décision passait, tant mieux, si elle ne passait pas il était toujours possible de la renverser.

À mon avis, c'est une distinction très importante à faire, et je suis très heureux de répondre à la question parce qu'à mon avis la division des pouvoirs à ce sujet ne fait aucun doute. Il s'agit de la responsabilité, de la mission du ministre des Transports, c'est à lui et au gouvernement à énoncer les politiques et il incombe à l'organe réglementaire, quel qu'il soit, d'administrer les politiques en question.

Je ne pense pas non plus que la Commission canadienne des transports pense à critiquer en quoi que ce soit cette distinction bien tranchée.

**M. Hovdebo:** Pourrais-je poser une question supplémentaire?

**Le président:** Certainement.

**M. Hovdebo:** Je pense que nous n'y sommes pas encore, mais le ministre aura-t-il une certitude? Non que je craigne quoi que ce soit de la part du ministre, mais je n'aimerais pas du tout qu'il y ait une loi ou quoi que ce soit qui permette au ministre de déclarer à brûle-pourpoint une politique au cas où une interprétation de la part de l'organisme réglementaire ne lui plairait pas. Lorsque j'ai lu ce texte pour la seconde fois, j'ai dû reconnaître qu'effectivement la distinction était très claire, mais, à première vue, j'avais immédiatement conclu qu'il se pourrait fort bien que le gouvernement ait un jour à intervenir pour la simple raison qu'une interprétation pourrait ne pas lui plaire.

**M. Mazankowski:** Le ministre a effectivement ce pouvoir: en vertu de l'article 64, il peut modifier ou amender une décision de la CCT.

Je dirais toutefois que la CCT veut pouvoir être en mesure de comprendre parfaitement la politique du gouvernement afin de pouvoir rendre des décisions qui correspondent aux objectifs et aux buts avoués du gouvernement.

**M. Forrestall:** Cela ne vaut pas simplement pour les transports.

**M. Mazankowski:** Vous avez raison.

**Le président:** Parfait. Je vous remercie, monsieur Hovdebo.

Monsieur Forrestall, vous m'avez signalé que vous aimeriez invoquer le Règlement ou poser une question, je ne me rappelle plus.

**M. Forrestall:** J'aurais une série de questions utiles pour le Comité, des questions qui découlent de ce que nous ont dit nos adjoints. Dans certains cas il s'agit de questions techniques, ce sont des questions qui exigeraient sans doute, pour que nous puissions en tirer profit, des réponses bien pensées. Le ministre a déjà répondu à quatre ou cinq d'entre elles, mais il y en a en tout environ 20. Ce sont des questions qui nous aideraient



## [Text]

questions I think will facilitate and help us in the preparation of our own recommendations and report back to the ministry.

I think all members are in possession of a copy of them, and I wonder if I might ask your indulgence to file them with the clerk in the hopes that over the next couple of weeks the ministry might respond to some of them, those the Minister has not already dealt with tonight.

That is just the basic question, and then I have another observation.

• 2050

**The Chairman:** There is no problem at all, Mr. Forrestall. If you had not asked the question, if someone else had not asked the question, I was going to suggest, which was the procedure we followed earlier today, giving these questions to the witnesses for a response—certainly to the CN. As someone said earlier, we just started to touch the CN. I think the responses to their questions will certainly help us expedite our business when we meet with the CN again, and I think the same thing with the Minister. He has touched on some, but those that he has not touched on I am hoping we will get a written reply, so there is no problem there at all.

**Mr. Forrestall:** The other aspect, Mr. Chairman, that I am as much concerned about, because the questions are very valid ones, is how you would like them filed. Should I file them with you? Should we refine them? Could I have an hour or two to refine them and file them with the clerk, perhaps tomorrow, because they do include preambles that may have a bias?

**The Chairman:** They very well may have a bias, Mr. Forrestall, and this morning I guess the same way. I think the questions are interesting and substantive. I think the simplest thing is to do what we did this morning . . . and with the clerk who has them—and this is why we have not released them publicly; that until we get the response—and then most likely I think the committee would direct that they become part of the public record—they are not out into the public and to the press before we even convene. We are going to test this on members to see about the confidentiality of them, in that members, as Mr. Plourde suggested earlier, will get them even a day or so before we come to the meeting to hear the witness so members can hone in their questions so we can move along as quickly as we can as we get submerged with a large number of witnesses. So I would suggest that you would not have to refine them. The Minister is going to look at them; his officials are going to look at them. They may not like some of them. They are going to refine them and the answers . . .

**Mr. Forrestall:** It is not a question of liking them, Mr. Chairman, with all due respect, it is a question of having some awareness of the type of information the committee wants to know. They are pertinent questions, and they are information that I think my own . . .

**The Chairman:** Well . . .

## [Translation]

beaucoup à préparer nos recommandations et notre rapport au ministère.

Je pense que tous les députés en ont le texte et je pourrais peut-être vous demander votre indulgence et les remettre au greffier dans l'espoir que le ministère puisse, d'ici une ou deux semaines, nous fournir les réponses, et j'entends par là les questions auxquelles le ministre n'a pas encore répondu ce soir.

En fait, c'est là le plus gros de ce que je voulais signaler, exception faite d'une observation supplémentaire.

**Le président:** Absolument, monsieur Forrestall, si vous n'avez pas posé votre question et si personne d'autre ne l'a posée, j'allais proposer car c'est ce que nous avons déjà fait de la communiquer aux témoins pour qu'ils y répondent, et en tout cas au CN. Comme quelqu'un l'a dit un peu plus tôt, nous venons tout juste d'aborder le dossier du CN et, à mon avis, les réponses à ces questions vont incontestablement nous aider et faciliter les choses lorsque nous reverrons les gens du CN, et il en ira sans doute de même pour le ministre. Il a effleuré le sujet, mais les questions qu'il n'a pas abordées feront l'objet, j'espère, d'une réponse écrite, de sorte que vous pouvez y aller.

**M. Forrestall:** Autre chose, monsieur le président, qui m'intéresse tout autant étant donné que ces questions sont fort pertinentes, comment voulez-vous procéder? Dois-je vous les remettre? Devons-nous les alléger un peu? Peut-être pourrais-je avoir une heure ou deux pour les alléger quitte à les remettre au greffier, demain peut-être, étant donné que ces questions comprennent des préambules qui risquent d'être subjectifs?

**Le président:** Cela se peut fort bien, monsieur Forrestall, et c'était, j'imagine, un peu la même chose ce matin. Les questions sont à mon avis à la fois intéressantes et fort denses et le plus facile serait de faire ce que nous avons fait ce matin . . . C'est le greffier qui en a le texte—et c'est la raison pour laquelle d'ailleurs nous ne les avons pas divulguées; nous attendons d'obtenir les réponses—après quoi j'imagine que le Comité décrètera sans doute qu'elles doivent être publiées—mais elles ne feront pas partie du domaine public, elles n'iront pas aux journalistes avant que nous en ayons convenu. Nous allons faire un petit essai pour voir jusqu'à quel point nous pouvons travailler en confiance en ce sens que les députés, comme M. Plourde l'a lui-même dit, les auront eux-mêmes un jour ou deux avant la réunion publique avec les témoins, de sorte qu'ils pourront affûter leurs questions et nous pourrions ainsi progresser aussi rapidement que possible submergés que nous sommes par les témoins. Je vous conseillerais donc de ne pas les alléger. Le ministre va y jeter un coup d'oeil et ses fonctionnaires aussi. Peut-être ne les aimeront-ils pas. Elles seront allégées ensuite et les réponses . . .

**M. Forrestall:** Il ne s'agit pas de les aimer ou de ne pas les aimer, monsieur le président, je ne tiens pas à manquer de respect à personne en disant cela, il s'agit simplement de savoir ce que le Comité veut apprendre. Ce sont des questions pertinentes et il y a des renseignements qui, à mon avis . . .

**Le président:** Eh bien . . .

[Texte]

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, if you would let me just progress for half a moment.

They are questions that I think the committee would be interested in the responses to. It is how we deal with them. Because I can conceive very easily of the need for information on the part of the ministry, I am asking you for some direction, inasmuch as you have given direction with this first set of questions. And frankly, I take some objection to the methodology, not the questions, and I would like some clear direction from you as to how you want to deal with it in the future.

**The Chairman:** There is no problem at all, Mr. Forrestall, with the questions as they are to go to the ministry. In the answers they undoubtedly will refine some of the wording of the questions. If there are preambles there and a bias, I have full confidence in the Minister and his officials to draft suitable replies. I do not appreciate—and I do not want to get into an argument here—your irritation with the procedure and the process. It is very simple: we have the questions; we give them to the witnesses and they give us a response. I am not saying that we are going to get the response we want necessarily, but the questions have been thought out. They definitely do have some bias, and they are trying to elicit a response to that bias which will help us in our report. It is just simple questions to them and then we will get the response, in time. They deliberately have not been given to the witnesses. None of the witnesses have had the questions before they appeared here today. Perhaps the concern is that you think the witnesses should have the questions. Quite frankly, I think it helps the committee to have more spontaneity in some of the questions put to the witnesses direct and then get their spontaneous response, for those that are covered; and that was the intent.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, both you and I understand that we have different roles to play here.

**The Chairman:** That is right.

**Mr. Forrestall:** I will continue to play mine. So I respect your response.

As an aside, if it does not bother you too much, Mr. Chairman, may I ask the Minister one question?

**The Chairman:** Oh, that is fine—good. In terms of the questions, we have them. The Minister is going to get them when we get a response. Certainly you may have another question.

• 2055

**Mr. Benjamin:** I have a couple of questions.

**The Chairman:** —overtax the Minister. And as I say, things are moving along.

Mr. Forrestall, you are on for another question or two.

[Traduction]

**M. Forrestall:** Monsieur le président, accordez-moi, je vous prie, encore quelques instants.

Il y a là des questions dont les réponses intéresseraient, je crois, le Comité. Il s'agit de s'entendre sur la façon de procéder. Je comprends facilement que le ministère a besoin de savoir, mais je vous demande comment procéder étant donné que vous nous avez donné une marche à suivre pour la première série de questions. Pour être franc avec vous, je n'aime pas beaucoup cette méthodologie, non pas les questions, et j'aimerais que vous nous disiez clairement comment vous entendez procéder à l'avenir.

**Le président:** Mais certainement, monsieur Forrestall. Les questions qui vont au ministère ne posent pas de problème. Il est incontestable que les questions s'accompagneront d'un certain allègement du texte des questions. S'il y a une question avec un préambule, un préambule un peu subjectif, j'imagine fort bien que le ministre et ses fonctionnaires sauront parfaitement apporter les réponses qui conviennent. Je ne comprends pas toutefois, et je ne veux pas en discuter—pourquoi la procédure et la façon de procéder vous agacent. La chose est fort simple: nous avons les questions; nous les remettons aux témoins et ils nous donnent les réponses. Cela ne veut pas dire que nous allons nécessairement obtenir les réponses que nous voulons, mais les questions ont été bien pensées. Ce sont des questions qui sont subjectives, certes, mais ce sont néanmoins des questions qui appellent des réponses, un genre de réfutation de cette subjectivité, ce qui nous aidera dans notre rapport. Nous leur posons donc des questions simples et nous obtiendrons les réponses voulues en temps utile. Mais c'est de propos délibéré qu'elles n'ont pas été communiquées aux témoins. Aucun des témoins n'a reçu les questions avant sa comparution devant nous aujourd'hui. Peut-être voulez-vous dire qu'à votre avis les témoins auraient dû recevoir les questions au préalable. Pour être très franc avec vous, je pense qu'il est plus utile pour nous d'entendre les témoins répondre spontanément à certaines des questions qui leur sont directement posées, c'est cela que nous voulions faire.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, nous avons vous et moi des rôles différents à jouer en comité.

**Le président:** C'est exact.

**M. Forrestall:** Je vais donc continuer à assumer mon propre rôle, mais je n'en respecte pas moins votre réponse.

Et incidemment, si cela ne vous dérange pas trop, monsieur le président, j'aimerais poser une question au ministre.

**Le président:** Mais certainement. Pour ce qui est des questions, nous les avons. Le ministre va les avoir lorsque nous aurons reçu les réponses, mais vous pouvez effectivement lui poser une autre question.

**M. Benjamin:** J'aurais une ou deux questions à poser.

**Le président:** ... abuser du ministre. Et je dois dire que les choses avancent.

Monsieur Forrestall, à vous de poser une ou deux autres questions.

[Text]

**Mr. Forrestall:** It is very kind of you, sir.

**The Chairman:** I certainly like to oblige, especially . . .

**Mr. Forrestall:** Is my time used up yet?

**The Chairman:** Not yet, Mr. Forrestall, but we are moving down the track.

**Mr. Forrestall:** The Minister touched on, in response to a matter raised by Mr. Plourde, a very pertinent question, with respect to the genesis of policy. As somebody who has been around here for a little while, I have been concerned that not just in transport but in many other jurisdictions within government, we have been subjected to policy flowing from the regulatory process. I think the Minister put it very succinctly and very clearly. However, it is a very broad premise underlying the paper *Freedom to Move*, and I would like to ask him whether or not he might expand a little bit more, with respect to the implications that might rise, almost traumatic implications in some cases.

The Minister has indicated, Mr. Chairman, and I think I tend to agree with him, that the last people to complain about policy direction would be the CTC itself. I think this is true as well in areas, such as External Affairs, where, to a large degree, we have allowed over the last 25 or 30 years policy to flow from other than clear government policy . . . I wonder if the Minister might not spend a little bit of our time and lend us the advantage of his perception, as a very senior member of government and a long-time member of the House, in this regard.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, when I made my statement, I hope it was not implied that I was critical of the CTC, because I think they have become policy-maker, to some extent, by default. What has happened is that over the years, with increased frequency, the regulatory agency became a decision-maker and a policy-maker—a process of a trial balloon type of policy decision-making, where, if it flew well, fine, let it stay; if it did not, change it. This was perhaps, as I said earlier, because of a lack of political courage or will. What has happened is that the whole system to some extent was undermined.

Some examples that stand out in my mind—for instance, the July 1981, I believe, decision by the then Minister of Transport to modify a decision rendered by the CTC, having to do with rail passenger service in this country. The CTC had spent almost two years in arriving at a decision and outlining what they considered a basic rail passenger network for Canada. It was referenced to them by due process and yet, with the stroke of a pen, the Minister was able to modify that decision. It was a very major modification.

I think on the other hand, branch line freezes, for example . . . There was a policy decision made and then, with the stroke of a pen, it was undone. There is some criticism about the fact that what we are proposing here will have the effect of political interference, in terms of dealing with the decisions rendered by the CTC.

[Translation]

**M. Forrestall:** C'est très aimable de votre part, monsieur.

**Le président:** C'est un plaisir que de vous obliger, surtout . . .

**M. Forrestall:** Mon temps est-il déjà écoulé?

**Le président:** Pas encore, monsieur Forrestall, mais l'heure tourne.

**M. Forrestall:** Répondant à une question de M. Plourde, le ministre a fait allusion à une question tout à fait pertinente quand à la genèse d'une politique. Hantant ces lieux depuis un certain temps, je dois dire que je n'ai jamais tellement apprécié qu'en matière de transport comme pour beaucoup d'autres secteurs gouvernementaux, les orientations générales semblent toujours découler du processus de réglementation. Le Ministre a été aussi clair et succinct que possible à ce sujet. C'est toutefois une des grandes prémisses du document *Aller sans entraves* et je me demandais s'il verrait un inconvénient à développer un peu sa pensée au sujet des implications éventuelles d'un tel système, implications qui peuvent parfois être traumatisantes.

Le ministre a déclaré, et je le rejoins assez facilement sur ce point, que les derniers à se plaindre de l'orientation générale sont les membres de la CCT. On peut probablement en dire autant de secteurs comme les Affaires extérieures ou, dans une large mesure, ou depuis 25 ou 30 ans nous laissons notre politique ne pas émaner directement du gouvernement . . . Le ministre ne voudrait-il pas consacrer quelques minutes à nous exposer son point de vue à ce sujet étant donné qu'il est un des ministres les plus importants et qu'il est député depuis de nombreuses années.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je ne voudrais surtout pas que mes propos aient été interprétés comme une critique de la CCT car je crois que si elle est devenue dans une certaine mesure un organe d'élaboration de la politique c'est bien par défaut. Il s'est trouvé que de plus en plus fréquemment elle a dû prendre des décisions et élaborer des politiques en lançant des idées pour voir si elle marcherait et en les changeant si ça n'allait pas. C'est peut-être, je le répète, parce que l'on a manqué de courage ou de volonté politique. Ce phénomène a eu des conséquences néfastes sur tout le système.

Je pense par exemple à juillet 1981 lorsque le ministre des Transports d'alors avait décidé de modifier une décision rendue par la CCT sur le service de train de voyageurs au Canada. La CCT avait passé près de deux ans à étudier la question et à exposer ce qui lui semblait être un réseau élémentaire de transport ferroviaire de voyageurs. La question lui avait été dûment soumise mais cela n'a pas empêché le ministre, d'un coup de plume, de modifier la décision de la commission. Il s'agissait d'une modification tout à fait majeure.

Par contre, il y a la question du gel de certaines voies secondaires, par exemple . . . ou une décision peut-être renversée d'un coup de plume. On peut évidemment dire que ce que nous proposons ici est une forme d'ingérence politique dans les décisions rendues par la CCT.



[Texte]

[Traduction]

• 2100

I guess what I am trying to say is that to a certain extent that has occurred heretofore. For example, again on a branch line freeze, if you recall, in 1975 a one-year ministerial freeze was ordered on over 6,000 miles of prairie branch line. That was followed by three commissions and task forces and CTC hearings; and then a political decision was made to put this line into a basic rail network. So there has been that sort of political decision-making.

What we are saying is that it really is important for any regulatory agency to be governed by the political masters, so to speak. They have a role to play in acting as a referee and acting as a regulator. But they should be there with a mandate that is clearly specified in policy on any given issue.

**Mr. Benjamin:** Mr. Minister, I do not disagree with your recent statement. There are too many instances of the tail wagging the dog. Whoever has political power must have the guts to implement their own policies and have somebody else carry them out, or see that they are carried out. However, on the matter of what your policies are, that is where we may part company.

**Mr. Mazankowski:** You may regret ever having said that, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** No, I do not disagree with you. I was sick and tired of seeing regulatory bodies making law. That is the responsibility of government, not the regulatory agency: to make policy.

**Mr. Mazankowski:** And Parliament.

**Mr. Benjamin:** Yes.

**Mr. Mazankowski:** I should not exclude Parliament, because when I talk about government and talk about the Minister, we are talking about the parliamentary process as well. I somewhat overlooked that. But that is an equally important component.

**Mr. Benjamin:** On that very point, whether we use the old régime or what I gather is implicit in your *Freedom to Move* paper, the Minister will have certain powers, some of them very far-reaching. I am glad you want to include Parliament in this matter. Would you be prepared to make provisions in proposed legislation that when the Minister wants to make a major decision, let us say it is to turn down a take-over or a merger, or to intervene on confidential rates, or whatever, he would consult Parliament or consult the committee; there would be provisions in legislation that there would be parliamentary consultation before he finally made his decision?

**Mr. Mazankowski:** I am not sure whether we have gone quite that far in the document, but we have certainly gone part of the way, when we have said that policy directions which are approved by the Governor in Council would be tabled in the House and be out in the open. There may very well be some other safeguard or check-and-balance that may be appropriate. I do not know. But I think that gives you an indication of

Ce que je veux dire c'est que dans une certaine mesure c'est ce qui s'est passé jusqu'ici. Par exemple, toujours à propos du gel de voies secondaires, si vous vous rappelez, en 1975, le ministre a imposé un gel d'un an sur plus de 6,000 milles voies des Prairies. Il s'en est suivi trois commissions, des comités spéciaux et des audiences de la CCT; il a ensuite été décidé d'insérer cette voie dans le réseau ferroviaire de base. Ce genre de décision politique a donc été prise.

Nous disons simplement qu'il est important que tout organisme de réglementation soit, si vous voulez, gouverné par les chefs politiques. Le rôle de l'organisme est un rôle d'arbitrage et de réglementation. Son mandat doit toutefois être très clairement défini pour ce qui est de l'orientation générale dans tel ou tel secteur.

**M. Benjamin:** Monsieur le ministre, je suis assez d'accord avec vous là-dessus. C'est trop souvent la charrue qui mène les boeufs. Quiconque a le pouvoir doit avoir le cran de décider de ces politiques et laisser ensuite quelqu'un d'autre veiller à ce qu'elles soient mises en oeuvre. Toutefois, je suis peut-être moins d'accord avec vous sur lesdites politiques.

**M. Mazankowski:** Vous regretterez peut-être un jour d'avoir dit cela, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Non, je suis assez d'accord avec vous. J'en avais par-dessus la tête de voir les organismes de réglementation faire la loi. C'est la responsabilité du gouvernement et non pas la leur.

**M. Mazankowski:** Et du Parlement.

**M. Benjamin:** Certes.

**M. Mazankowski:** Il ne faut pas exclure le Parlement car lorsque l'on parle du gouvernement et du ministre, on parle en même temps du processus parlementaire. J'ai quelque peu négligé ce point. C'est toutefois un élément tout aussi important.

**M. Benjamin:** À ce sujet, que nous suivions l'ancien régime ou ce qui semble implicite dans votre document *Aller sans entraves*, le ministre disposera de certains pouvoirs dont quelques-uns seront très importants. Je suis heureux de constater que vous voulez inclure le Parlement dans ce processus. Seriez-vous disposés à présenter un projet de loi aux termes duquel lorsque le ministre veut prendre une décision majeure, par exemple refuser une prise de contrôle ou un fusionnement, ou d'intervenir à propos des tarifs confidentiels, ou autres, il serait tenu de consulter le Parlement ou le Comité; la Loi prévoirait une consultation parlementaire avant sa décision finale.

**M. Mazankowski:** Je ne suis pas sûr que nous soyons allés tout à fait aussi loin dans le document, mais nous avons certainement fait un bout de chemin dans ce sens en disant que les orientations générales approuvées par le gouverneur en conseil seraient déposées à la Chambre et donc rendues publiques. Il pourrait très bien y avoir d'autres garanties ou rééquilibrage approprié. Je n'en sais rien. Je pense toutefois que cela vous prouve que nous sommes tout à fait disposés à

[Text]

our willingness to involve the parliamentary process. It is important, and the committee may want to seize itself of that.

**Mr. Benjamin:** It is obvious there is a tendency now, after several years' of experience in the U.S., that in the early stages in their régime there was a multiplicity of new players in transportation, whether trucking companies or airlines, and then there is a shake-down period and they take turns going broke and what not, and then there are a lot of acquisitions and mergers that seem to be leading to more consolidation in the airline industry in that country in the hands of fewer large companies.

Do you see this same circle as part of what would happen in Canada? And if so, is that compatible with the emphasis on *Freedom to Move*? In that context, CP Air has reached an acquisition of EPA, and its announced the takeover of Nordair. These are indicative of lessening competition in the terms of your policy, which results from the reform of regulations—re-regulating let alone de-regulating—which has already taken place in the air industry in Canada. It has been going on since 1978-79. How are you going to look at these mergers and takeovers?

• 2105

Air Canada told us this morning that they and PWA each want to buy a piece of Air Ontario. And it is perfectly obvious—there is no question about it—that Air Canada is going to pull out of some places like London, Ontario, and have a feeder line into their mainline routes. What is your attitude about those kinds of developments? Are you going to really have “freedom to move” or are you not going to have “freedom to move”? That phrase means, if the market requires them to take over one another, to merge or go broke, you will just sit back and watch it, does it?—or are you going to intervene?

**The Chairman:** Just before the Minister answers, Mr. Benjamin, I think I recall, and you can correct me if I am wrong, that while there might be some change, in the service out of London, Ontario, as a feeder by Air Ontario, they use different types of planes and it is actually more of a service—more flights.

**Mr. Benjamin:** Well, let us see how long that lasts! I mean, as a general concept of freedom to move, do you mean that to be its ultimate? Are you going to be half-pregnant, or what?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, Mr. Benjamin has asked about three or four questions and I will try to deal with them in the order in which they were asked. He talked about a shakedown in the United States. Yes, there was a shakedown, but also it was coupled with an economic recession. And the adjustment of massive de-regulation in one fell swoop, combined with the recession, perhaps complicated the effects of both of those individual things.

Having said that, Mr. Chairman, there has been a shake-down in Canada, even though we have a regulated system.

[Translation]

utiliser le processus parlementaire. C'est important et le Comité voudra peut-être étudier la question.

**M. Benjamin:** Il est évident qu'après plusieurs années d'expérience aux États-Unis, on a pu constater qu'au début leur régime comportait une multiplicité de nouveaux participants au secteur des transports, qu'il s'agisse des transports routiers ou des compagnies aériennes et que pendant une certaine période il faut laisser les choses se stabiliser car il y a à tour de rôle des faillites, etc., beaucoup de prises de contrôle et de fusions qui semblent mener à un certain regroupement dans le secteur aérien en ce sens que le nombre de compagnies a diminué mais que celles-ci se sont considérablement développées.

Pensez-vous qu'il faut envisager le même cycle au Canada? Dans l'affirmative, est-ce compatible avec l'idée de *Aller sans entraves*? Dans ce contexte, CP Air a pris le contrôle d'EPA et a annoncé qu'il prenait également le contrôle de Nordair. Cela marque une diminution de la concurrence au sens où vous l'entendez qui découle de la révision de la réglementation—nouvelle réglementation sans parler de déréglementation—qui a déjà marqué l'industrie aéronautique au Canada. Cela dure depuis 1978-1979. Comment allez-vous considérer ces fusions et prises de contrôle?

Air Canada nous a déclaré ce matin que, tout comme PWA, Air Canada souhaitait acheter une partie d'Air Ontario. Or il est tout à fait évident, il n'y a aucun doute, qu'Air Canada va supprimer son service à certains endroits comme London en Ontario et prévoir une ligne de raccordement avec ses lignes principales. Que pensez-vous de ce genre de chose? Va-t-on vraiment *Aller sans entraves* ou non? Car il faut bien comprendre que cela signifie que si le marché exige qu'une compagnie en absorbe une autre, fusionne ou fasse faillite, vous vous contenterez de surveiller ce qui se passe sans intervenir. Est-ce cela ou allez-vous intervenir?

**Le président:** Avant que le ministre ne réponde, monsieur Benjamin, je crois me rappeler, et vous me corrigerez si je me trompe, que si le service aérien à London a quelque peu changé, si c'est Air Ontario qui assure les lignes de raccordement, avec d'autres types d'avions, il y a en fait davantage de vols et donc un service accru.

**M. Benjamin:** Ma foi, voyons combien de temps cela durera! Comme concept général de liberté de mouvement, est-ce vraiment l'idéal? Pensez-vous que l'on puisse faire les choses à moitié?

**M. Mazankowski:** Monsieur Benjamin a posé trois ou quatre questions et j'essaierai de les reprendre dans l'ordre qu'il a choisi. Il a fait allusion à une période d'ajustement aux États-Unis et je lui rappellerai à ce sujet que cela correspondait également à une récession économique. Aussi un exercice de déréglementation massif tout d'un coup, combiné à la récession, a peut-être accentué les conséquences de ces deux phénomènes.

Cela dit, il y a également eu une période d'ajustement au Canada malgré la réglementation. Il y a un certain nombre de

## [Texte]

There have been a few trucking firms which have gone down the tube and there have been some hardship cases in certain fields of transportation. And I think that is indicative perhaps of the economies of our time. So you know, I think you have to bear that in mind when you make this judgment.

My information, Mr. Chairman, is that the U.S. air industry has become less concentrated. The advent of de-regulation in the United States has allowed for a significant number of small- and medium-sized carriers to provide services. And small- and medium-sized carriers have expanded. Other new ones have come into the market. I think the conclusion is that—particularly in the so-called remote or less populated areas—while there may have been a loss of jet service, in terms of frequency the service has generally increased. The market share of the major carriers in the United States declined from 90% in 1978 to 84% in 1983. So really the reverse of what you suggest has, in fact, occurred.

Getting back of Canada, I will use the Nordair-CP acquisition as a hypothetical case and not in any way implying that I support it or do not support it. Although you say that will reduce competition, it seems to me that, if CP and Nordair combine and create a more effective and more viable competitive force against Air Canada, it will increase competition. That is because, between those two carriers, they do not really compete head to head with Air Canada in the same manner and, under one flag, there will be that direct competition and freedom of choice.

And like I said, Mr. Chairman, I reiterate, I do not want that to be taken as an indication of my support of, or my opposition to, it, because this is a very sensitive issue. But I use that as an example, Mr. Chairman, to Mr. Benjamin because he had raised it.

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. Benjamin:** I do not necessarily disagree with it because I think, with the size of our country and the small population, we cannot afford the luxury of a multiplicity of airlines. The market is not there for them. But Mr. Taylor this morning named the big three of the domestic airlines. Their share of the market has gone up between 1980 and 1983, and the figures for 1984 were beginning to indicate the same trend. I am not complaining about that, but I think some of the theories and what not about the results of deregulation have been thrown into a cocked hat as a result of the experience down there. I predict the same thing will occur up here, but I will not complain about that, either. It will just mean I can say I told you so.

• 2110

One other point I want to raise, Mr. Chairman, is that, given the inevitability of lay-offs and what not due to business downturn, recession, fewer carloadings and what not—I do not see what the heck you can do about that—Canadian National has said that besides the recession, as a result of the *Freedom to Move*\* paper, they ahead of time decided to make more lay-offs all the more prudent, to use their words.

## [Traduction]

sociétés de transport routier qui ont fait faillite et plusieurs sociétés de transport ont connu de graves difficultés. Cela correspond bien à la conjoncture actuelle. C'est donc quelque chose qu'il ne faut pas oublier.

Je crois d'autre part savoir que l'industrie aéronautique américaine est maintenant moins concentrée. La déréglementation aux États-Unis a permis à un nombre important de transporteurs petits et moyens d'assurer un service. Et ces mêmes transporteurs se sont développés. De nouveaux sont apparus. La conclusion est que—en particulier dans les régions plus isolées ou moins peuplées—si l'on a peut-être perdu certains vols de réacteurs, la fréquence des vols a de façon générale augmenté. La part du marché des principaux transporteurs américains est passée de 90 p. 100 en 1978 à 84 p. 100 en 1983. C'est donc l'inverse du phénomène que vous nous exposez.

Revenons au Canada et prenons l'hypothèse de l'achat de Nordair par CP sans que cela implique un jugement quelconque de ma part. Vous dites que cela va diminuer la concurrence mais il me semble que si CP et Nordair fusionnent pour devenir un concurrent plus efficace et plus viable pour Air Canada, cela va au contraire augmenter la concurrence. Car seuls, ces deux transporteurs ne peuvent en effet concurrencer sur un pied d'égalité Air Canada alors que s'ils s'unissent ils offriront une concurrence directe et la liberté de choix.

Et je répète, monsieur le président, que je ne voudrais pas que l'on interprète ces propos comme une indication d'une approbation ou désapprobation éventuelle de ma part. C'est en effet une question très délicate et je n'ai choisi ce cas que comme exemple puisque M. Benjamin en avait parlé.

**Le président:** Merci.

**M. Benjamin:** Je n'en disconviens pas nécessairement car j'estime qu'avec l'étendue et la démographie de notre pays nous ne pouvons nous permettre le luxe d'une multiplicité de compagnies aériennes. Le marché n'existe tout simplement pas. Mais ce matin M. Taylor a nommé les trois grandes compagnies aériennes canadiennes. Leur part du marché s'est accrue entre 1980 et 1983 et les chiffres de 1984 semblent indiquer la même tendance. Je ne m'en plains pas mais j'estime que certaines des théories et autres sur les résultats de la déréglementation ont été démolis par l'expérience américaine. Je ne serais pas étonné que la même chose se produise ici mais je ne m'en plaindrai pas non plus. Je pourrais simplement dire que je vous avais prévenus.

Je voulais également dire qu'étant donné l'inévitabilité des mises à pied, etc, dues au ralentissement des affaires et à la récession, au fait que l'on charge moins de wagons, etc.—je ne vois vraiment pas ce que l'on peut faire à ce sujet—le Canadien National a déclaré qu'outre la récession, le document *Aller sans entraves* l'avait fait décider avant l'heure qu'il serait prudent de procéder à d'autres mises à pied.



[Text]

Now, that means to me, then, that had it not been for this, CN would have held on to these employees. I am wondering if the Minister is prepared to intervene with Canadian National—or any other carrier, for that matter, who is using this white paper as an excuse, or maybe using it legitimately, to cause more lay-offs—and tell them they had better go back to the drawing boards and take another look at it.

When we were in Moncton the other day on the subcommittee, Mr. Chairman, those people said they were convinced that in the long term—and by “long term” I mean just a very few years—Canadian National intends to close down their entire shop operations in Atlantic Canada. Is the Minister prepared to intervene in those kinds of situations and not allow his policy changes to cause that sort of disruption to occur?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I could probably answer that question best by asking Mr. Benjamin how many lay-offs have occurred with the CN in the last three or four years?

**Mr. Benjamin:** Lots of them.

**Mr. Mazankowski:** Lots of them, that is right. It has not been because of *Freedom to Move*, and it will not be because of *Freedom to Move* now.

**Mr. Benjamin:** I know, but they are now using *Freedom to Move* as saying that more of these lay-offs are prudent.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Benjamin, if you want to believe that, then you believe it. That certainly has not been the indication.

**Mr. Benjamin:** I am just giving you their words.

**Mr. Mazankowski:** That certainly has not been the indication. If there are excesses in any transportation industry and if there is inefficiency, that ultimately has to be passed on to the user and the consumer. What we are trying to do here is to establish a framework that is going to provide the most efficient and most productive transportation system, to meet the commercial demands and to be a facilitator to moving our export products to market in a competitive and reliable fashion.

**Mr. Benjamin:** I have one final one, Mr. Chairman. Again with Air Canada this morning, there was some discussion about the possibility of employees becoming part owners of the company, although I have a little difficulty with Canadians buying shares in a company they already own. But is this sort of idea acceptable to the government in a policy manner? In other words, is the Minister willing to entertain this idea of injecting some industrial democracy in a corporation, whether it be public or privately owned? If he is, then I will be glad to send him over the NDP policy paper on industrial democracy; for instance, employees on the board of directors, union leaders, whatever.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, Mr. Benjamin, while I am attracted to the proposition of employee participation in

[Translation]

J'en conclus donc que si ce n'avait été du document, le CN aurait probablement gardé ses employés. Le ministre serait-il disposé à intervenir auprès du Canadien National—ou de tout autre transporteur, évidemment, qui prend prétexte de ce Livre blanc ou qui l'utilise peut-être légitimement pour justifier des mises à pied supplémentaires? Voudrait-il bien leur demander de réfléchir à nouveau à la question?

Lorsque nous étions à Moncton l'autre jour avec le Sous-comité, ces gens-là nous ont déclaré qu'ils étaient convaincus qu'à long terme—et j'entends pas long terme très peu d'années—le Canadien National avait l'intention de fermer tous ses ateliers de réparations dans la région de l'Atlantique. Le ministre est-il prêt à intervenir dans de telles situations afin que ces nouvelles orientations générales ne provoquent pas ce genre de conséquence?

**M. Mazankowski:** Le mieux serait probablement que je demande à M. Benjamin combien le CN a mis de gens à pied ces trois ou quatre dernières années?

**M. Benjamin:** Beaucoup.

**M. Mazankowski:** Beaucoup, c'est vrai. Ce n'est donc pas dû à *Aller sans entraves* et ce ne sera pas plus maintenant la cause des mises à pied.

**M. Benjamin:** Je sais bien mais ils utilisent maintenant le prétexte d'*Aller sans entraves* pour dire qu'il est prudent de faire ces mises à pied.

**M. Mazankowski:** Monsieur Benjamin, vous êtes évidemment libre de croire ce que vous voulez. Ce n'est certainement pas ce que dit ce document.

**M. Benjamin:** Je vous rapporte simplement leurs propos.

**M. Mazankowski:** Cela ne s'est certainement pas produit. S'il y a des surplus dans n'importe quel secteur des transports et si ceux-ci ne sont pas rentables, il est évident que ce sont les usagers et les consommateurs qui en font finalement les frais. Nous essayons donc ici d'établir un cadre qui permette d'assurer le système de transport le plus efficace et le plus productif, qui réponde aux exigences commerciales et facilite le transport de nos produits d'exportation afin que ceux-ci puissent devenir véritablement concurrentiels.

**M. Benjamin:** J'aurais une dernière question, monsieur le président. Ce matin encore, lorsque nous étions avec Air Canada, il a été question de la possibilité que les employés achètent des actions de la société. J'ai évidemment quelques difficultés à comprendre comment les Canadiens pourraient acheter des actions d'une société dont ils sont déjà propriétaires. Mais est-ce quelque chose qui semble envisageable au gouvernement? Autrement dit, le ministre est-il disposé à considérer l'idée d'injecter une certaine mesure de démocratie industrielle dans une société, qu'elle soit publique ou privée? Dans l'affirmative, je me ferais un plaisir de lui envoyer le document de principes du NPD sur la démocratie industrielle; à propos par exemple des employés siégeant au conseil d'administration, des chefs syndicaux, etc.

**M. Mazankowski:** Monsieur Benjamin, si la proposition touchant la participation des employés à Air Canada me

*[Texte]*

Air Canada, I can say to him that nothing has been developed in terms of a policy by our government.

• 2115

But I have always believed, as one who owned a business and believes in incentives and profit-sharing and things like that, that it only stands to reason that if you can open up the ownership of a corporation to the employees then it certainly is the right way to go. Philosophically and ideologically I am in favour of it, but it has not been something that has been fully developed as a government policy at this time.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister.

Seeing no further questioners, I want to thank you again for your appearance. We will send the questions to you and elicit some further information, and most likely before we write our paper, after we come off the road, we may try to get you back at a convenient time.

This committee stands adjourned until 9.30 a.m. tomorrow when we have another witness.

*[Traduction]*

semble intéressante, je dois dire que notre gouvernement n'a rien décidé de semblable à ce sujet.

Mais j'ai toujours pensé, étant donné que j'avais moi-même une affaire et que je crois aux incitations, au partage des bénéfices et aux choses de ce genre, qu'il est tout à fait normal que s'il est possible de permettre aux employés d'acheter des actions d'une société, c'est certainement la voie à suivre. Théoriquement et idéologiquement parlant, j'y suis tout à fait favorable, mais je ne puis vous dire que le gouvernement ait arrêté une politique à cet effet.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre.

Étant donné qu'il ne semble plus y avoir de questions, je vous remercie beaucoup d'être venu. Nous vous enverrons les questions et vous demanderons quelques informations complémentaires et il est très probable que nous essaierons de vous réinviter à une heure qui vous conviendra lorsque nous serons revenus de nos déplacements et que nous nous mettrons à la rédaction de notre rapport.

La séance est levée et nous nous retrouverons demain à 9 h 30 avec un autre témoin.



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 28

Friday, October 25, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 28

Le vendredi 25 octobre 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport

## Transports

RESPECTING:

Document entitled "Freedom to Move"

CONCERNANT:

Document intitulé «Aller sans entraves»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Vincent Dantzer  
Mike Forrestall  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
André Ouellet  
André Plourde  
Joe Reid  
Gordon Taylor  
Brian Tobin

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker  
Ross Belsher  
Bill Blaikie  
Lise Bourgault  
Gabriel Desjardins  
Jack Ellis  
Bill Gottselig  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Arnold Malone  
Moe Mantha  
Louis Plamondon  
Joe Price  
Bill Rompkey  
Thomas Suluk

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*



## MINUTES OF PROCEEDINGS

FRIDAY, OCTOBER 25, 1985

(36)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:34 o'clock a.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Les Benjamin, Mike Forrestall, Elliott Hardey, J. Patrick Nowlan, Joe Reid, Brian Tobin.

*Alternates present:* Jack Ellis, Stan Hovdebo.

*In attendance:* David Cuthbertson, Study Director; John Christopher, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; John Gibberd, Chief of the Economic and Social Research Directorate; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

*Witnesses: From the Northern Air Transport Association:* John W. Crichton, President. *From Bradley Air Services Limited/First Air:* J.W. Crichton, Executive Vice-President.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move".

John Crichton made an opening statement and answered questions.

At 11:00 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE VENDREDI 25 OCTOBRE 1985

(36)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 9 h 34, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Les Benjamin, Mike Forrestall, Elliott Hardey, J. Patrick Nowlan, Joe Reid, Brian Tobin.

*Substituts présents:* Jack Ellis, Stan Hovdebo.

*Aussi présents:* David Cuthbertson, directeur de l'étude; John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, Direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, Direction de l'exploitation et des tarifs.

*Témoins: De l'Association du transport aérien du Nord:* John W. Crichton, président. *De «Bradley Air Services Limited/First Air:* J.W. Crichton, vice-président exécutif.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé «Aller sans entraves».

John Crichton fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 11 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Friday, October 25, 1985

• 0933

**The Chairman:** Order. I want to welcome the witnesses before us this morning. Representing the Northern Air Transport Association is Mr. John Crichton, who is also representing Bradley Air Services Limited, and Mr. Nobbs is also with us.

Gentlemen, I want to thank you. You have been cooperative as the committee tried to get its schedule organized. This is one reason I am so glad members are here in a quorum ready to have evidence: so you did not have to wait any further to get your views before the committee.

We have your brief. It has been assessed and dissected. If you could just give the highlights of it, we could start the questions.

**Mr. John W. Crichton (President, Northern Air Transport Association, and Executive Vice-President, Bradley Air Services Limited):** Thank you, Mr. Chairman. We are grateful to have this opportunity to appear before the committee and provide the views of the Northern Air Transport Association. The Northern Air Transport Association, or NATA, is the trade association representing over 95% of all commercial air transport revenues to, from, and within the Yukon and Northwest Territories.

As you have mentioned, what I propose to do is to go through the NATA brief, which you have, as briefly as I can, as well as the brief of Bradley/First Air, whom I also represent here this morning, and then go to questions.

• 0935

We apologize for the size of the NATA brief, but the issues have struck us as being of such extreme importance that we felt we must deal with them in some detail. I think it is interesting to note that the issues I will highlight this evening by the Minister himself.

**The Chairman:** Do not apologize for the size of the brief. I can let you know that we have reduced it to a page, in terms of the summary of the brief, with your recommendations and questions. I do not want to impede the way you want to deliver it, but I certainly want to get into questions. We have made an executive summary and we still have all the facts and figures and background for your brief, which is most comprehensive.

**Mr. Crichton:** Very well, Mr. Chairman. I think the overall theme of the NATA brief, and indeed the brief from Bradley, which put some specifics to the general concerns expressed in the NATA brief, is that the policy paper fails to recognize the differences between northern and southern Canada in respect to commercial air services. Both briefs provide you with a wealth of information on what those differences are and what they mean to commercial air services, whether you look at the

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le vendredi 25 octobre 1985

**Le président:** À l'ordre. Je voudrais souhaiter la bienvenue à nos témoins de ce matin. Nous accueillons M. John Crichton, représentant de l'Association du transport aérien du Nord ainsi que de la *Bradley Air Services Limited*, et M. Nobbs qui est avec lui.

Messieurs, je tiens à vous remercier. Vous avez été patients pendant que le Comité élaborait son programme de travail. C'est pour cela, entre autres, que je suis si heureux de voir que nous avons le quorum pour entendre des témoignages et vous permettre enfin d'exprimer vos opinions au Comité.

Nous avons votre mémoire. Il a été analysé et disséqué. Si vous pouviez simplement nous en exposer les grandes lignes, nous pourrions procéder aux questions.

**M. John W. Crichton (président, Association du transport aérien du Nord, et vice-président exécutif, *Bradley Air Services Limited*):** Merci monsieur le président. Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de rencontrer le Comité et de lui exprimer le point de vue de l'Association du transport aérien du Nord. L'ATAN est une association qui représente au-delà de 95 p. 100 de tous les revenus des lignes de transport aérien commercial desservant le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Je me propose donc de passer en revue, aussi rapidement que possible, le mémoire de l'ATAN que vous avez en main, ainsi que le mémoire de *Bradley/First Air* que je représente également ce matin, pour ensuite passer aux questions.

Nous nous excusons de la longueur du mémoire de l'ATAN, mais les questions nous sont apparues tellement importantes que nous nous devons de les aborder dans les détails. Je pense qu'il est intéressant de noter que les questions que je mettrai en lumière ce matin correspondent de bien des façons à celles que le Ministre lui-même a mis en évidence hier soir.

**Le président:** Vous n'avez pas à vous excuser de la longueur de votre mémoire. Nous en avons fait un résumé d'une page, comprenant vos recommandations et vos questions. Je ne veux pas vous empêcher de procéder comme vous l'entendez, mais j'aimerais bien que nous passions aux questions. Nous avons rédigé un résumé de votre mémoire, et nous avons toujours les faits, les chiffres et l'information générale contenue dans votre mémoire qui est très complet.

**M. Crichton:** Très bien, monsieur le président. Je pense que l'essentiel du message du mémoire de l'ATAN, et de celui de la *Bradley Limited*, qui apporte quelques précisions aux préoccupations générales exprimées dans le premier, c'est que le document de politique ne tient pas compte des différences qui existent entre le sud et le nord du Canada en ce qui concerne les services de transport aérien commerciaux. Les deux mémoires renferment une abondance d'informations

## [Texte]

demographics of the part of Canada we are talking about that is 40% of its land mass but only 15% of its population, or whether you look at the present transportation infrastructure with virtually no roads and with the airplane being again virtually almost the only mode of transportation, that we are essentially dealing with a transportation mode that is absolutely critical to the functioning of this part of Canada.

The traffic densities are extremely light. The air transportation system, by any standard, is extremely immature and one can certainly see that if you look at the trans-Canada, southern services were introduced in the late 1930s and in the North-west Territories that only happened three years ago. It is up to only two frequencies a week at this moment. These differences have long been recognized by the federal government, not only by the CTC but also by successive Ministers of Transport. The brief contains references therein.

Referred to in the brief is the report of the Air Transport Committee which was submitted after extensive public hearings last year, which I understand this committee has a copy of. It contains many recommendations which the Northern Air Transport Association subscribes to and which it indeed has passed unanimous resolutions supporting.

I think it is important that we just simply highlight certain inconsistencies with the policy paper as it is presently constituted, with objectives of the government in terms of recognizing this difference between northern and southern markets. It is interesting to note that the policy paper certainly recognizes this difference when it comes to marine transportation, but does not do so in respect of air. We think this is important since, if anything, air transportation is the most important mode of transportation in northern Canada. This inconsistency is also highlighted when one compares this policy with what has actually happened in the United States, and as the Minister stressed last night in his remarks, there is a need for a unique Canadian policy. In that respect, it is important to compare the existing proposal with what happened in the U.S., and to note that this proposal in fact goes far beyond what has happened in the U.S. and particularly far beyond in respect of northern and remote areas. One then comes to the example of Alaska, being a remote area which, when one compares the demographics, is much, much larger than the Canadian Arctic in terms of population, traffic volumes and other indicators.

• 0940

I think we would just highlight the question of subsidy. It was mentioned many times again last night that some form of subsidy program would be available. I think it is very instructive to examine that particular question in light of the U.S. example because all evidence that is available on the U.S. experience with subsidy programs points to in fact a deterioration in service levels and not better service at all, plus an escalation in costs. All the evidence also strongly suggests that

## [Traduction]

concernant ces différences et sur ce qu'elles signifient pour les services aériens commerciaux; vous y trouverez des données démographiques précisant que cette région du Canada représente environ 40 p. 100 du territoire, mais seulement 15 p. 100 de la population; vous apprendrez qu'au niveau de l'infrastructure, il n'y a presque pas de routes dans cette région, et que l'avion constitue virtuellement le seul moyen de transport; et vous comprendrez que nous traitons essentiellement d'un mode de transport qui est absolument vital pour cette région du Canada.

Le trafic est extrêmement faible. Le système de transport aérien est très récent, quels que soient les critères utilisés; et on n'a qu'à considérer simplement que les services transcanadiens dans le Sud ont été mis sur pied vers la fin des années 1930, alors qu'ils sont établis dans les Territoires du Nord-Ouest il y a à peine trois ans. À l'heure actuelle, il y a seulement deux vols par semaine. Ces différences sont reconnues depuis bien longtemps par le gouvernement fédéral, pas seulement par la CCT, mais aussi par les ministres des Transports qui se sont succédés. Vous trouverez donc des renseignements là-dessus dans le mémoire.

Il est également question dans le mémoire du rapport du Comité du transport aérien dont vous avez reçu un exemplaire, je pense. Présenté l'an dernier après une longue série d'audiences publiques, le rapport renferme de nombreuses recommandations auxquelles souscrit l'Association des transports aériens du Nord et qui ont été adoptées à l'unanimité.

Je pense qu'il est important de mettre en lumière certaines contradictions inhérentes au document de travail et aux objectifs du gouvernement en ce qui concerne cette différence entre les marchés du Nord et ceux du Sud. Il est intéressant de noter qu'on reconnaît cette différence pour le transport maritime, mais pas pour le transport aérien. Cela est particulièrement important quand on pense que le transport aérien est le mode de transport le plus important du Nord canadien. Cette contradiction est mise encore plus en évidence lorsqu'on compare cette politique à ce qui s'est produit aux États-Unis; le Ministre n'a pas manqué de dire, hier soir, qu'il nous fallait une politique canadienne unique. À cet égard, il est important de comparer la proposition actuelle à la situation qui existe aux États-Unis, et de faire remarquer que cette proposition va bien plus loin, particulièrement en ce qui concerne le Nord et les régions isolées. On pourrait citer l'exemple de l'Alaska qui est une région isolée mais qui est beaucoup plus importante que l'Arctique canadien sur le plan population et volume de trafic, sans parler d'un certain nombre d'autres indicateurs.

J'aimerais maintenant vous dire quelques mots au sujet des subventions. Il a été dit plusieurs fois hier soir qu'un programme de subventions d'un genre ou d'un autre serait mis en place. Il me semble qu'il serait intéressant d'examiner cette question à la lumière de l'expérience américaine; il semblerait en effet, d'après toutes les données dont nous disposons relativement aux essais américains, que les programmes de subventions ont en fait amené une détérioration du niveau de

*[Text]*

when the subsidy ends so will the services. So we are faced with the bottom line that subsidy in fact appears to equate to poorer service at greater public costs, which raises the question of why subsidize at all, particularly when the system has already demonstrated it can operate without it.

I would stress that the Northern Air Transport Association is, in an overall sense, positive to the paper. Our main concern is the differentiation between northern and southern Canada. The Minister last night referred to the need to have an evolutionary process and not a revolutionary process, and we totally agree with him on that. But we would think it is not reasonable or prudent to ask the north to go in six months from a state of regulation, given the particular problems that are inherent in providing transportation in that area, to no regulation at all. We feel that, by any standard, is revolution.

I will not go through the recommendations made by the NATA brief. They speak for themselves. As you have said, you have them; they are summarized. But we think that in an overall sense it is rather obvious from the evidence that if any part of Canada requires that unique policy, it is this part; if any part of Canada requires evolutionary change, not revolutionary change, it is this part. We think it is obvious on the face of the matter that the merits and the social case for the north as an essential service area speak for themselves and require the type of retention of regulation as suggested in the NATA brief.

Very briefly, I will turn to the Bradley Air Services/First Air brief. To add some specifics to the general concerns expressed by NATA, Bradley, of course, and First Air have been operating in the Canadian Arctic since 1954, providing scheduled and charter services primarily in the eastern and high Arctic. We also operate throughout the southern part of Canada. We, too, have no particular concerns with the proposed policy as it applies to southern Canada. We are quite willing to accept it and compete. But again there are certain unique Canadian realities we feel have to be recognized when we are dealing with northern areas. The northern environment does not give the radius of management action to respond to the types of things one is faced with in deregulation, and therefore we must take due account of those situations.

The brief provides you with a wealth of specific data with respect to the eastern Arctic, particularly the problems encountered in trying to provide regular and reliable scheduled services in a multi-stop network given the many limitations

*[Translation]*

service et une augmentation des coûts. Par ailleurs, tous les faits nous amènent à la même conclusion: lorsque la subvention prendra fin, les services eux aussi disparaîtront. En fin de compte, il semblerait que «subvention» soit synonyme dans ce cas-ci de «service inférieur et coût public plus élevé», ce qui nous amène à nous demander s'il serait sage de prévoir des subventions, vu surtout que le système a déjà démontré qu'il est tout à fait en mesure de fonctionner sans subventions.

Je tiens cependant à souligner que l'Association du transport aérien du Nord a de façon générale donné un accueil très favorable au rapport. Ce qui nous préoccupe le plus, c'est le besoin de faire une distinction entre le nord et le sud du Canada. Hier soir, le ministre a évoqué le besoin d'amener un processus d'évolution et non pas de révolution, et nous sommes tout à fait de son avis. Mais nous ne pensons pas qu'il serait raisonnable ni même prudent de demander au Nord de passer, en six mois, d'un état de réglementation à un état de déréglementation totale, ceci vu les problèmes particuliers qui sont inhérents au transport dans la région. Quelles que soient les normes que vous appliquiez, pareil processus soulèverait selon nous une véritable révolution.

Je ne vais pas passer en revue les recommandations contenues dans le rapport de l'ATAN, car il me semble qu'elles s'expliquent toutes d'elles-mêmes. D'ailleurs, comme vous l'avez dit vous-même, vous les avez en main et vous en avez un résumé. Nous pensons cependant que de façon générale il est assez évident, vu les preuves qui ont été fournies et les faits que l'on connaît, que s'il est une région du pays qui mérite une politique particulière, c'est bien cette région-ci; s'il est une partie du pays qui doit subir non pas une révolution mais une évolution, c'est cette région-ci. Je pense qu'il apparaît très clairement, vu les différents aspects sociaux et autres qui interviennent, que dans le Nord, le service aérien peut être qualifié d'essentiel et qu'il exige donc le maintien d'une certaine réglementation, comme nous l'expliquons dans le mémoire.

J'aimerais maintenant vous donner un bref aperçu du mémoire qui a été préparé par les *Bradley Air Services* et *First Air*. Ce mémoire étoffe en quelque sorte les préoccupations générales qui sont examinées dans celui de l'ATAN. Les sociétés *Bradley* et *First Air* desservent l'Arctique canadiens depuis 1954. Elles y assurent des vols réguliers et des vols nolisés dans l'est de l'Arctique et dans le Grand Nord surtout. Nous desservons également le sud du pays. Les lignes directrices proposées pour le sud du pays ne nous préoccupent pas, nous non plus. Nous sommes prêts à les accepter et à faire concurrence sur le marché. Mais en ce qui concerne le nord du pays, nous pensons qu'il y a certaines réalités proprement canadiennes qui doivent être reconnues et dont on doit tenir compte. L'environnement nordique n'offre pas les mêmes possibilités quant à la façon dont on pourrait réagir à certaines situations dans un contexte de déréglementation, et c'est pourquoi il nous faut y prêter une attention toute particulière.

Le mémoire que nous avons préparé à votre intention contient une masse de données sur l'est de l'Arctique, notamment sur les problèmes que l'on rencontre lorsqu'on essaie d'assurer des services réguliers et fiables sur un réseau où les



## [Texte]

that are created by that particular environment and the populations and so on. So I will not dwell on them; they speak for themselves as well.

I would stress, however, the importance of things that perhaps people in the south are not familiar with and do not think of, and that is the delivery of medical care, which in the Arctic totally depends on the aircraft both for routine and emergency types of services. These services would indeed be threatened in an environment where cost imperatives will in fact force a migration of aviation assets to the low-cost environment of the south. We detail some specific examples of how it would be very difficult, impractical and expensive to attempt to make a subsidy program fit into the realities of Arctic operations.

• 0945

The recommendations contained in our brief are extremely similar to those of the Northern Air Transport Association.

We would suggest, both ourselves as Bradley and as NATA, that if the Minister is unwilling to accept all or some of the recommendations made by both organizations in some form or another, that this committee be empowered to hold hearings in the north. There should be a deferral of any type of introduction of deregulation for the north until those types of hearings can be held and an assessment made by speaking to the people directly affected. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Crichton. I am glad you pointed out that last point, which is in your brief. As you well know, we have a reference to move into the north, and then of course we have this *Freedom to Move* reference. Perhaps this might be the time to go to the north, to see it in its reality and pristine purity with the white snow, etc. We certainly intend to do that in the spring and we are obviously going to reflect upon one of your recommendations, whether the committee makes any report and recommendation in terms of northern air services especially. But until we do that, I cannot give you that commitment. We have a CTC report, as you are well aware of, where they have made recommendations and we will be having further evidence on some aspects of the north.

But I am glad you have come just about to the conclusion of your remarks, because we do have your brief and I know members want to ask you questions to amplify or get your further explanations on some of the points you raised. I do appreciate your coming and being co-operative.

This is the first week we have really been trying to get under way and there have been administrative, logistical and witness difficulties. After this, we should move in a more organized

## [Traduction]

arrêts sont multiples, ce à cause des limites qu'impose l'environnement, les facteurs démographiques, etc. Je ne vais cependant pas insister sur ces aspects-là du mémoire, étant donné qu'ils s'expliquent d'eux-mêmes.

Il conviendrait cependant de souligner l'importance de certaines choses auxquelles les gens du sud ne sont peut-être pas sensibles et auxquelles ils ne songent pas. Un bon exemple serait celui des services médicaux. En effet, les résidents de l'Arctique comptent sur le transport aérien pour les services réguliers comme pour les services d'urgence. Ces services seraient bel et bien menacés dans cette région où le facteur coût provoquerait une migration des entreprises de transport aérien vers le sud, où les coûts sont moindres. Nous vous fournissons dans le mémoire certains exemples détaillés grâce auxquels nous démontrons qu'il sera à la fois difficile, coûteux et peu pratique d'instaurer un programme de subventions qui cadrerait avec les réalités des activités envisageables dans l'Arctique.

Quant à nos recommandations, elles ressemblent de près à celles qui sont énoncées dans le mémoire de l'Association du transport aérien du Nord.

Nous proposerions, au nom de la société Bradley et de ATAN, que si le ministre refuse d'adopter en tout ou en partie, sous une forme ou une autre, les recommandations faites par les deux organismes, le Comité soit habilité à tenir des audiences dans le Nord. La déréglementation ne devrait pas être appliquée dans le Nord tant que des audiences de ce genre n'auront pas été tenues et tant qu'on n'aura pas évalué la situation en écoutant les personnes qui seraient directement touchées. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Crichton. Je suis heureux que vous ayez soulevé ce dernier point, qui figure d'ailleurs dans votre mémoire. Comme vous le savez, le Comité a reçu un ordre de renvoi relativement à la tenue d'audiences dans le Nord et à l'étude de l'énoncé de principe de transport intitulé *Aller sans entraves*. C'est peut-être le bon moment pour nous de nous rendre dans le Nord, pour l'admirer dans sa pure et blanche beauté... Nous comptons nous y rendre au printemps et nous allons bien sûr nous pencher sur l'une de vos recommandations, qui veut que le Comité fasse rapport sur les services de transport aérien dans le Nord. Mais tant que nous ne l'aurons pas fait, je ne puis pas m'engager au nom du Comité. Comme vous le savez, nous avons reçu le rapport de la CCT qui contient un certain nombre de recommandations, et nous allons entendre encore d'autres témoins qui nous parleront de certains aspects du Nord.

Je suis heureux que vous ayez à toutes fins pratiques terminé votre exposé, car nous avons le texte de votre mémoire et je sais que certains députés souhaitent vous poser des questions et obtenir des éclaircissements ou des explications au sujet de certaines des remarques que vous avez faites. Sachez que je vous suis reconnaissant d'être venu et d'avoir été si coopératif.

C'est notre première semaine de travail dans ce domaine et nous avons eu certains problèmes au niveau de l'administration, de l'organisation et des dispositions à prendre relative-

[Text]

fashion. Quite frankly, I am not being hard on you, because from now on, when we get the briefs—we are going to insist on that, once the time lag gives the witnesses time to prepare them—we are not going to have them read.

I am now going to throw this thing open to questions, to get on to some of the points you have raised. Mr. Ellis.

**Mr. Ellis:** Oh, all right.

**The Chairman:** Or do you want to defer to Mr. Benjamin?

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, we usually let the opposition members go first. I am quite easy.

**The Chairman:** Frankly, I had Mr. Benjamin first, because I did not see Mr. Tobin.

Mr. Benjamin, let us get under way here.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, thank you very much.

**The Chairman:** I must say, committee members, I think the Chair will exercise . . . I know the confrontational situation of bills and things like that, where we are adversarial. We go to the opposition and all things traditionally are on the table. I think we are going to be a little more flexible here.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, just a quick point I would like to make. There will be times during the course of the next few weeks when we will have members in the committee who will have particular expertise or knowledge of a certain region or area. I just want to say, as far as our party is concerned, when we have that kind of example—in this case Mr. Ellis, or it might be Mr. Benjamin, on rails in a particular part of Canada . . . I do not object at all to having the member who is most knowledgeable going first, because that often sets the pattern of questioning and focus for the rest of the members on the committee. So for my part, there is no objection to that.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Tobin. You certainly set, with all sincerity, a good pattern yesterday, when you opened up the line of questioning with the CN, I think it was. I am glad that you are in agreement and I hope members will stay in agreement. The Chair will exercise some flexibility and discretion.

Since Mr. Ellis wanted to defer to a very experienced colleague, Mr. Benjamin, you have the floor. We intend to wind up at 11 a.m., because that is when the bells will ring.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

ment aux témoins. J'espère qu'à partir de maintenant nous serons mieux organisés. Bien franchement, je n'ai pas été dur avec vous, car désormais, lorsque nous aurons les mémoires en main—les mémoires en main—nous allons exiger cela, dès qu'il sera possible de prévoir des délais suffisants pour que les témoins aient le temps de préparer leurs mémoires—il n'est plus question qu'ils nous les lisent.

Nous allons tout de suite passer aux questions, afin que l'on puisse examiner de plus près un certain nombre des points que vous avez soulevés. Monsieur Ellis.

**M. Ellis:** Très bien.

**Le président:** Ou bien préféreriez-vous céder la place à M. Benjamin?

**M. Ellis:** Monsieur le président, en règle générale, ce sont les députés de l'opposition qui ont la parole en premier. Tout me convient.

**Le président:** Pour parler franchement, j'avais inscrit M. Benjamin en première place, parce que je n'avais pas vu M. Tobin.

Monsieur Benjamin, allez-y.

**M. Benjamin:** Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** J'aimerais dire aux membres du Comité que je prévois exercer . . . Je sais que le processus est contradictoire lorsque nous examinons des projets de loi par exemple. Nous allons à l'opposition et nous mettons traditionnellement cartes sur table. Je pense que nous allons tâcher d'être un peu plus souples dans ce contexte-ci.

**M. Tobin:** Monsieur le président, j'aurais une petite remarque à faire. Au cours des prochaines semaines, il arrivera que nous examinons des situations ou des questions que certains députés, qui viennent de certaines régions, connaissent mieux que d'autres. J'aimerais tout simplement dire qu'en ce qui concerne mon parti, lorsque surviendra ce genre de situation . . . dans ce cas-ci, M. Ellis ou peut-être M. Benjamin connaissent très bien les chemins de fer dans une certaine région du pays . . . Je ne m'oppose aucunement à ce que le député le plus au courant soit le premier sur la liste, car c'est en général le premier intervenant qui donne le ton des questions et qui oriente la discussion. En ce qui me concerne, donc, je ne m'opposerai pas à ce que nous procédions de cette façon.

**Le président:** Merci, monsieur Tobin. Je vous dirais, en toute sincérité, que vous avez donné un très bon exemple hier lorsque vous avez entamé la période des questions relativement au CN. Je suis heureux que vous soyez d'accord, et j'espère que ce sera le cas de tous les autres députés. Je compte assurer une certaine souplesse et user de mon pouvoir discrétionnaire.

Puisque M. Ellis a choisi de céder la place à un collègue fort chevronné en la matière, M. Benjamin, c'est vous qui avez la parole. Je tiens seulement à souligner que nous comptons nous arrêter à 11 heures, car c'est à cette heure-là que la sonnerie est déclenchée.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président.

[Texte]

• 0950

[Traduction]

I noticed when I read the Bradley Air Services brief last night that you specifically say you want the present regulatory regime updated but applied to north of 60. There are dozens of places just as isolated south of 60. I think of Newfoundland, northern Ontario—the bottom end of Hudson Bay, although they have rail service there—northern Manitoba, Saskatchewan, Alberta, the Queen Charlotte Islands, and places like that. Would you not agree that what applies north of 60 should also apply to those kinds of locations south of 60?

**Mr. Crichton:** Yes. The specific reference to the 60th parallel of latitude in the Bradley brief is simply a reflection of my own company's interests, which are in fact on either side of that line, either completely in the south or completely above 60, and one route in between. It is not to indicate that the requirement for a continued form of regulation that we have set out above 60 does not apply to many areas south of 60 in the northern areas of the provinces. Certainly the Northern Air Transport Association brief, which we also support, does cover that, and we do support the CTC's report, which recognized that specific concern.

**Mr. Benjamin:** In places south of 60, should we lower the number of degrees of latitude, or should we recommend the specific locations that do not have any other service or very little, if any, other kind of service?

**Mr. Crichton:** That is a very difficult question to answer. I guess it has been a policy question that has been wrestled with by quite a few people. There will never be a perfect answer to that. On balance we support the compromise the CTC reached in its report, which I believe was the 50th parallel of latitude from the Atlantic to the Manitoba-Saskatchewan border, and then running on a diagonal up to 55 degrees from Alberta to the Pacific. That is probably as good a compromise as you are going to get. But you will never satisfy everybody.

**Mr. Benjamin:** You say you want a regulatory regime to remain in place for the northern and isolated transportation areas, but you do not want a subsidy program. The Minister has said—I do not want to misquote him—something to the effect that in the North transportation has been somewhat heavy-handed. I do not know whether he was referring to rates or frequency of service or what. But I have long felt, and so have many others, that some differential has to be made in the delivery of people and goods in an area such as that, as between that and southern Canada.

Something that has always mystified me—I suppose this applies mainly to the provinces—is a bottle of whiskey costs the same in Estevan as it does in Uranium City; but there is more than a dollar difference in a quart of milk. What would

En lisant le mémoire de la *Bradley Air Services* hier soir, j'ai remarqué que vous demandiez que le régime de réglementation actuel soit mise à jour et appliqué au nord du 60<sup>ème</sup> parallèle. Il y a quantité de localités situées au sud du 60<sup>ème</sup> qui sont toutes aussi isolées. Prenez par exemple Terre-Neuve ou le nord de l'Ontario, l'extrémité de la baie d'Hudson, même s'il y a un service ferroviaire là-bas... ou encore le nord du Manitoba, de la Saskatchewan ou de l'Alberta, ou les îles Reine Charlotte. Ne pensez-vous pas que ce qui s'appliquerait au nord du 60<sup>ème</sup> devrait également s'appliquer à des localités de ce genre situées au sud du 60<sup>ème</sup>?

**M. Crichton:** Certainement. Si nous faisons état du 60<sup>ème</sup> parallèle dans le mémoire de la compagnie Bradley, c'est tout simplement à cause des intérêts de la société qui assure un service de chaque côté du 60<sup>ème</sup> parallèle et qui a également un trajet qui fait le pont entre les deux. Cela ne signifie aucunement que le maintien de la réglementation que nous préconisons pour les régions situées au nord du 60<sup>ème</sup> ne devraient pas également s'appliquer à un grand nombre de localités situées au sud du 60<sup>ème</sup> dans les parties septentrionales des provinces. D'ailleurs, le mémoire de l'Association du transport aérien du Nord, que nous appuyons pleinement, couvre cet aspect-là de la question. Je me permettrait enfin de souligner que nous appuyons également le rapport de la CCT, qui reconnaît le statut particulier de ces régions.

**M. Benjamin:** Devrions-nous opter pour un autre degré de latitude, ou bien dresser la liste des localités situées au sud du 60<sup>ème</sup> qui n'ont pas ou presque pas de service.

**M. Crichton:** Il s'agit-là d'une question très difficile. Plusieurs s'y ont déjà essayé mais personne n'a encore trouvé la réponse parfaite. A tout prendre, nous appuyerions le compromis que propose la CCT dans son rapport, notamment le 50<sup>ème</sup> parallèle pour la région allant de l'Atlantique jusqu'à la frontière qui sépare le Manitoba de la Saskatchewan, et une diagonale allant jusqu'à 55 degrés pour la région allant de l'Alberta au Pacifique. C'est sans doute là le meilleur compromis possible, car vous ne pourrez jamais satisfaire tout le monde.

**M. Benjamin:** Vous dites que vous aimeriez que l'on conserve un régime de réglementation pour les régions isolées et le Nord mais que vous ne voulez pas d'un programme de subventions. Je m'en voudrais de mal citer le ministre, mais il me semble qu'il a déclaré qu'on avait été un peu maladroit vis-à-vis des transports dans le Nord, mais je ne sais pas s'il parlait des tarifs, de la fréquence du service ou d'autre chose. Je pense quant à moi depuis longtemps, et il y en a d'autres dans mon cas, qu'il convient de faire une distinction entre les services de transport de voyageurs et de marchandises à l'intérieur de cette région, et le transport de voyageurs et de marchandises entre cette région et le sud du Canada.

Il y a quelque chose qui m'a toujours intrigué, je suppose que cela s'appliquerait principalement aux provinces: une bouteille de Whiskey coûte la même chose à Estevan et à Uranium City, mais la différence est de plus d'un dollar



## [Text]

be wrong with having some regime . . . if they can equalize the transportation costs on whiskey, beer, and wine, what about milk and dairy products and fresh fruit and vegetables and things like that—perishable goods and what not? I took a full-page supermarket ad out of the *Edmonton Journal*, and when I was up in the north I went into their local supermarket and compared prices. The difference was horrendous. What would be wrong with a system of transportation subsidies on air freight and express? I would have no objection to eliminating the airport tax for passengers, because what they have up there for airports is not worth having a tax on anyway. Why not attempt to equalize the cost of the essential things I have mentioned, so we quit discriminating against people because of where they happen to live? You say you do not want subsidies, but you want the fuel tax taken off; that is an indirect subsidy. What is the difference? At least with a direct subsidy, the taxpayers know and see what it is they are paying for and how much.

• 0955

**Mr. Crichton:** Mr. Chairman, if I may deal quickly in turn with the points raised, I believe the reference members made to "heavy handed", which the Minister used last night, was in fact to do with the rates charged by certain northern carriers. I do not think he characterized all carriers in that way. I am not here to apologize for the practices of certain carriers, but I will say that one cannot view a statement like that and one cannot compare rates in Arctic Canada with southern Canada, as was done last night, without an explicit recognition of the operating cost difference, and the operating costs of simply absolutely everything in the north is higher. Our hangar in Frobisher Bay costs us \$10,000 a month to heat in the winter; that is one hangar.

So when one looks at rates, you have to do that rather carefully and you have to look at the operating cost differences. I have not bought any whiskey in Uranium City, but I have bought it in Frobisher Bay and it is expensive. There probably is a relationship as well, though, to the perishability of the two products. You cannot really ship up milk on a sealift boat but I think you can ship whiskey, and the sealift is obviously cheaper. The problem is that it happens only once a year.

I think there was a good point made with respect to subsidy. We are opposed to operating subsidies because we are not aware of any jurisdiction in the world where they have worked or where it has produced any kind of efficient transportation system. Really, all it has produced is a bureaucracy and it has produced a requirement for more subsidies.

## [Translation]

lorsqu'il s'agit d'une pinte de lait. Quel mal y aurait-il à avoir un régime . . . si l'on peut étaler les coûts de transport pour le whiskey, la bière et le vin, pourquoi ne pourrait-on pas faire la même chose pour le lait et les produits laitiers, les fruits et les légumes et autres marchandises périssables? J'ai pris une page complète d'annonces de supermarchés dans le *Edmonton Journal* et lorsque j'étais dans le Nord je suis allé au supermarché du coin et j'ai fait une comparaison des prix. Les différences étaient effarantes. Pourquoi n'envisagerait-on pas un système de subventions pour le transport par fret aérien et par express? En ce qui concerne l'élimination de la taxe d'aéroport pour les passagers, je n'y verrais absolument aucun inconvénient, car vu les aéroports qu'ils ont là-bas, je ne vois pas pourquoi il faudrait leur imposer une taxe. Pourquoi n'essayerait-on pas d'uniformiser le prix des produits de base, des produits essentiels, afin d'éliminer cette discrimination dont certaines personnes sont victimes tout simplement à cause de l'endroit où elles vivent? Vous dites ne pas vouloir de subventions mais vous demandez cependant que l'on supprime la taxe sur le combustible. Cela revient donc à une subvention indirecte. Quelle est la différence? À mon avis, les subventions directes sont préférables. En effet, elles permettent aux contribuables de savoir où va leur argent.

**M. Crichton:** Monsieur le président, avec votre permission, je vais également répondre aux questions qui ont été soulevées. Certains députés ont parlé de la poigne ferme du Ministre hier soir. Mais il s'agissait en fait des taux qu'imposent certains transporteurs du Nord. Tous les transporteurs ne se comportent pas de la même façon. Il ne m'appartient pas de vous offrir des excuses au nom de certains transporteurs. Il convient cependant de signaler qu'il est impossible de comparer les taux appliqués dans l'Arctique et ceux qui sont appliqués dans le Sud du Canada. Cela a été fait hier soir. Vous savez, tous les coûts sont beaucoup plus élevés dans le Nord et il faut tenir compte de cette différence. Le chauffage pour un seul hangar à Frobisher Bay nous coûte \$10,000 par mois l'hiver. Et cela ne vaut que pour un seul hangar.

Il faut donc tenir compte des différences au niveau du coût du fonctionnement lorsque l'on étudie les taux en vigueur. Je n'ai pas acheté de whisky à Uranium City. Mais j'en ai déjà acheté à Frobisher Bay et laissez-moi vous dire qu'il coûte très cher. Je suppose que le caractère périssable des produits entre également en ligne de compte. On ne peut pas vraiment expédier de lait par bateau d'approvisionnement. Mais l'on peut expédier du whisky et le bateau coûte beaucoup moins cher. Mais il n'y a qu'une seule expédition par année.

Un aspect intéressant de la question des subventions a été soulevé. Nous nous opposons aux subventions de fonctionnement parce nous avons constaté qu'il n'existe dans le monde entier aucune juridiction où elles ont eu une incidence positive et entraîné l'établissement d'un réseau de transport efficace. Ce genre de subvention exige la mise sur pied de services administratifs qui, à leur tour, exigent encore plus de subventions.

## [Texte]

The notion of having people in the remote areas of Canada subsidized directly to themselves is one we look upon with favour; indeed, the territorial government looks upon it with favour and in fact have called for that, that in fact it is the way to assist people in northern and remote areas to cope with the high cost of transportation. That type of program exists now for other basic requirements in their lives, such as shelter. There are very large housing programs in the Yukon and Northwest Territories that subsidize people's requirements in that respect.

Since transportation is an essential need for people living in these areas—and air transportation because it is virtually the only mode—we feel we should in fact give the money to the people themselves to help them travel, to help them ship their freight or whatever. But once you get into trying to subsidize air services, then I think you have something that is even worse from a purist's sense than regulation, because now you have government trying to guess what the market wants. In essence, that is what it boils down to, and I think that is even a worse evil. At least under a limited regulatory regime, it is still business and private enterprise trying to make things work and making the market judgments, investing their own money and taking the risk. But once we go the other way, then I think we are creating an even worse situation.

So I would completely agree with the notion that if the government feels people require help in the north—and I would suggest they do—the way to do it is to give them the money directly. If you want to do it through a tax rebate or whatever, I do not care; but if you can put cash in their pockets to help them, that is the way to do it.

**Mr. Benjamin:** If you have not an operating subsidy, but a transportation subsidy, on fares and rates, the carrier sets their rates. I believe in the Province of Saskatchewan for a number of years there has been a transportation subsidy to carriers to places such as Reindeer Lake and Stony Rapids and Uranium City, a transportation subsidy on the rates themselves. Is it not much more administratively efficient to pay that rate differential directly to the carriers? You have only to write out half a dozen cheques at a time, rather than every single person living in those areas. What would be wrong with a rate subsidy in order to try to equalize costs between southern and northern Canada? Whatever your operating costs are, you set your rates and fares in any case, so it is no skin off the carrier's back in the north as to who pays the freight rate, as long as it is a reasonable rate.

• 1000

**Mr. Crichton:** In fact, that system exists to a certain degree because in the Arctic those people who are fortunate enough to work for the federal or territorial government receive a certain amount of free or vacation travel each year. It is paid for by the government in the form of a travel warrant which is simply presented to the airline and then the airline bills the government. If you are not fortunate enough to work for one of those

## [Traduction]

Nous sommes plutôt en faveur de l'octroi de subventions directes aux résidents des régions isolées du Canada. C'est d'ailleurs ce que préconise le gouvernement du Territoire qui estime que c'est la meilleure manière d'aider les résidents du Nord et des régions isolées à assumer les coûts élevés du transport. D'autres besoins essentiels sont déjà subventionnés. En effet, il existe au Yukon et dans les Territoires du Nord-ouest des programmes importants de subventionnement du logement.

Le transport aérien est à peu près le seul mode de transport qui existe dans le grand Nord. À notre avis, il faudrait fournir aux résidents de ces régions une aide financière pour les aider à se déplacer, ou encore à expédier des denrées. Cependant, le subventionnement des services aériens a une incidence beaucoup plus négative que le réglementation parce le gouvernement essaye de deviner les besoins du marché. Et c'est à mon avis beaucoup plus nocif. Dans le contexte actuel de la réglementation, c'est le secteur privé qui fait marcher l'affaire, qui s'occupe d'analyser le marché, d'investir son argent et de prendre le risque. Je crains qu'en choisissant l'autre voie, nous ne donnions lieu à une situation encore plus grave.

Si le gouvernement reconnaît que les résidents du Nord ont besoin d'aide—et c'est le cas, à mon avis—la seule chose à faire c'est de fournir des subventions directes. Ces subventions pourraient, par exemple, prendre la forme de remboursement d'impôts. Quoi qu'il en soit, les gens du Nord ont besoin d'argent et il faut trouver moyen de les aider.

**M. Benjamin:** Mais que diriez-vous de subventions de transport par opposition à des subventions de fonctionnement? Après tout, les transporteurs fixent eux-mêmes leurs taux et tarifs. Que je sache, il existe depuis un certain nombre d'années déjà en Saskatchewan un programme en vertu duquel les transporteurs qui déservent des endroits comme Reindeer Lake, Stony Rapids et Uranium City reçoivent des subventions fondées sur leur taux. Ne croyez-vous pas, strictement sur le plan administratif, qu'il soit plus efficace de verser la différence directement au transporteur? Ainsi, au lieu de remettre une subvention à chaque résident de la région, on a qu'une demi douzaine de chèques à envoyer à la fois. Pourquoi ne pas subventionner les taux de manière à essayer d'égaliser les coûts entre le sud et le nord canadien? Ainsi, quels que soient vos coûts de fonctionnement, vous établissez vous mêmes vos taux et tarifs. Tant et aussi longtemps que les taux demeurent raisonnables, les transporteurs du Nord n'ont pas à s'inquiéter de savoir qui les payent.

**M. Crichton:** L'existence de ce système est attribuable en partie au fait que les résidents de l'Arctique qui ont la chance de travailler pour le gouvernement fédéral ou le gouvernement des territoires ont droit à un certain nombre de voyages gratuits chaque année, pour leurs vacances ou d'autres raisons. C'est le gouvernement qui leur remet des bons de voyage qu'ils n'ont qu'à remettre au transporteur qui se fait rembourser par

[Text]

agencies or for some other company which provides that kind of a benefit, then you are paying it out of your own pocket.

I would suggest the procedure you are calling for is to make it available to all residents in that they would have so many travel warrants, or so many warrants valid for so much freight transportation, and that is fine. The airlines would have no problem with that now; we are doing that to a certain degree as it is.

**Mr. Benjamin:** Would you have a problem if the bill for a freight shipment is \$100 and you collect \$75 from the customer and the other \$25 comes from the territorial or federal or provincial government? There is nothing wrong with that? You still have your \$100.

**Mr. Crichton:** That is right.

**Mr. Benjamin:** I am referring more to rate subsidies actually, but I think it should apply to both—rates and fares.

**Mr. Crichton:** Cargo is critical in the north.

**Mr. Benjamin:** Yes. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thanks, Mr. Benjamin. That was mental telepathy. Mr. Ellis, please.

**Mr. Ellis:** Thank you very much, Mr. Chairman. Frankly, I do not know where to start. I want to disagree with Mr. Benjamin on this thing of subsidies. I think if you read the ATC report, you will find that the one subsidized service in the Arctic, if I remember correctly, is Quebecair, and it is highly criticized. That is not because it is Quebecair, but because the subsidy just does not work.

I think what Mr. Crichton is saying is that there could well be a couple of indirect subsidies, one that would benefit everyone by reducing the taxes on fuel. I think the one thing ATC did commend very strongly, by way of a type of subsidy to airlines, was the front-end loading subsidy that was used by Norontair. I think it is fair to say, Mr. Crichton, that front-end loading for equipment probably would be the best way of supporting good air transportation in the Arctic.

**Mr. Crichton:** Any form of financial assistance in the acquisition of aircraft is going to do two things. What you are mentioning is one of them, that being, to the extent it is going to lower your costs, you can pass those lower costs on in the form of lower fares and rates. The second thing it is going to do is upgrade the quality of services in the Arctic.

**Mr. Ellis:** That is exactly the point I was coming at. I know this from personal experience, but I was intrigued to read in Bradley's submission that they point out that a new Otter is worth \$2 million but a used Otter suitable for northern service is only \$1 million. I know that happens throughout. We are using DC-3s; we are using used Otters; we are using, albeit an excellent aircraft, mostly used 748s up there. Why should it be

[Translation]

le gouvernement. Ceux qui n'ont pas la chance d'être fonctionnaires ou de travailler pour une société qui offre le même genre d'avantages doivent payer leurs propres frais de déplacement.

Si j'ai bien compris, vous proposez d'offrir à tous les résidents du Nord un certain nombre de bons de transport, pour eux-mêmes ou leurs marchandises. Cela ne pose pas de difficultés pour les transports à l'heure actuelle puisqu'ils offrent déjà un service semblable.

**M. Benjamin:** Est-ce que cela posera un problème si la facture d'un envoi de marchandise s'élève à 100 dollars et que le client vous en verse 75 et le gouvernement du territoire, du Canada ou de la province vous remettaient les 25 dollars qui manquent? Vous toucheriez quand même vos 100 dollars.

**M. Crichton:** C'est exact.

**M. Benjamin:** Je pensais surtout aux taux. Mais je pense que la même formule pourrait s'appliquer aux taxes et aux tarifs.

**M. Crichton:** L'expédition de marchandise joue un rôle de premier plan dans le Nord.

**M. Benjamin:** Effectivement. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin. Ce devait être de la télépathie. Monsieur Ellis, je vous prie.

**M. Ellis:** Merci beaucoup, monsieur le président. Je ne sais pas vraiment par où commencer. Je tiens cependant à faire part de mon désaccord avec M. Benjamin pour ce qui concerne cette question de subvention. Si vous vous donnez la peine de lire le rapport de la Commission du transport aérien, vous constaterez qu'il n'existe dans l'Arctique qu'un seul service subventionné et il s'agit, si je ne me trompe pas, de Québecair qui fait l'objet d'énormément de critiques. Cela n'est certes pas attribuable au simple fait qu'il s'agisse de Québecair mais je tenais à le signaler pour que vous sachiez que le subventionnement ne marche pas.

M. Crichton a parlé d'une subvention indirecte pour tous: la réduction de la taxe sur le combustible. Dans son rapport, la Commission des transports aériens s'est prononcée fortement en faveur du genre de subvention offert à Norontair. À mon avis, monsieur Crichton, le subventionnement d'équipement à chargement antérieur est la meilleure façon de promouvoir l'efficacité du transport aérien dans l'Arctique.

**M. Crichton:** Toute forme d'aide financière pour l'achat d'aéronef aura deux répercussions. L'une d'entre elle est bien sûr la réduction de vos coûts qui entraînera une baisse des taux et tarifs. Mais cela contribuera également à l'amélioration des services dans l'Arctique.

**M. Ellis:** C'est justement là où je voulais en venir. Je me fonde sur on expérience personnelle. Le mémoire de Bradley m'a laissé perplexe en ce sens qu'il mentionne qu'un Otter neuf vaut deux millions de dollars tandis qu'un Otter d'occasion adapté au service dans le Nord ne coûte qu'un million de dollars. C'est ce que l'on fait partout. Nous utilisons des DC-3, des Otter d'occasion ainsi que des 748, excellents aéronefs



## [Texte]

in the Arctic, where the danger of flying in bad weather and the danger of rough landings is always far more persistent than it is in the south, that we always use less than the best aircraft? It seems to be a contradiction in terms that where you have such problems you should be using used aircraft and less than the best. All right, that is a statement; I am not going to ask you to comment.

One other thing I am going to say before I get into the thoughts I had put down here is that there has been some discussion, of which I am sure you are aware, as to when and how and if we will make a trip into the Arctic.

• 1005

I have been encouraging my colleagues to travel into the Arctic at the bad time of the year. It is great fun—and I know Mr. Benjamin has been there many times; I have been there I do not know how many dozens of times—in the good weather. But I think it is time some of the members of this committee made a brief run into the Arctic and saw the problems.

I was looking at the load capacities of your twice-weekly run up through Clyde River and up Broughton Island, up that way. What would happen if, say, three or four members of this committee representing the tour—I do not know if can get an NDP to go or not; Les does not like travelling in the cold weather—

**Mr. Benjamin:** I have had my share of that.

**Mr. Ellis:** —but supposing we can get the three parties to go, what would be the possibility of taking a run on one of your scheduled runs and just delaying the trip so there could be a look at the community for a brief period at each stop? What would happen? I know that you run reasonably on schedule, but what would happen if, say, three or four of us were to take that run up and back some day?

**Mr. Crichton:** I think that would be entirely possible on the specific route you happened to mention because it and its scheduling are in fact timed to connect in the Frobisher Bay hub with the jet to the south. The schedule has a fair amount of slack built into it for a variety of reasons, one of them being weather and other things, so in fact it is quite feasible to operate one of the frequencies in that manner and allow people to have a look at the communities—in fact, overnight at the upper end in Pond Inlet, where the plane overnights anyway. In fact, I would encourage members of the committee to do that and I would encourage the Minister to do it if I could.

**Mr. Ellis:** We might get the Minister's Parliamentary Assistant to come with us.

Can I dwell for a moment on the on-time performance? I understand that you do interrupt scheduled trips for medivacs?

**Mr. Crichton:** That is right.

**Mr. Ellis:** Given the fact that happens, and not counting that, what is the percentage of on-time performance in these small outpost runs?

## [Traduction]

d'ailleurs. Je me demande pourquoi nous utilisons nos moins bons aéronefs dans l'Arctique où on a beaucoup plus de danger d'intempéries et de mauvais atterrissages que dans le Sud? Il me semble que dans ce genre de circonstances, il ne faudrait justement pas utiliser des aéronefs d'occasion qui ne sont pas les meilleurs. C'est mon point de vue et vous n'êtes pas obligé de me donner le vôtre.

Vous devez savoir que nous avons discuté d'un voyage éventuel dans l'Arctique. Je voulais aborder cette question avant de passer aux points suivants.

J'essaie d'encourager mes collègues à se rendre dans l'Arctique à un aussi mauvais moment de l'année. C'est très agréable et je sais que M. Benjamin s'y est rendu à plusieurs reprises. J'y ai moi-même été des douzaines de fois quand il faisait beau. Mais je pense que le temps est venu pour certains membres de ce Comité d'aller dans l'Arctique voir eux-mêmes les problèmes qui existent là-bas.

J'ai examiné les capacités de remplissage de vos vols bi-hebdomadaires par *Clyde River* et *Broughton Island*, dans cette région. Que se passera-t-il si trois ou quatre membres de ce Comité—je ne sais pas si je pourrai convaincre un député néo-démocrate de se joindre à nous, en effet, Les n'aime pas beaucoup voyager par temps froid...

**M. Benjamin:** J'ai fait ma part.

**M. Ellis:** ... mais supposons que nous puissions convaincre des représentants des trois partis d'y aller, serait-il possible de prendre un de vos avions et de retarder ces déplacements de manière à nous permettre de nous familiariser un peu avec chaque collectivité le long de votre trajet? Que se passerait-il? Je sais que vous êtes habituellement à l'heure, mais que se passerait-il si trois ou quatre d'entre nous portaient avec vous et revenaient le même jour?

**M. Crichton:** Ce serait possible car le vol dont vous parlez est justement prévu pour arriver à Frobisher à temps pour le vol vers le Sud. L'horaire de ce vol est assez souple pour diverses raisons dont le climat. Ce serait tout à fait possible et les gens pourraient voir un peu les collectivités le long de la route. En fait, on pourrait même passer la nuit en haut de Pond Inlet où l'avion doit faire escale de toute façon. J'encourage fortement les membres du Comité à le faire ainsi que le ministre, d'ailleurs.

**M. Ellis:** Nous pourrions peut-être obtenir que l'adjoint parlementaire du ministre se joigne à nous.

Puis-je parler un instant de votre ponctualité? Que je sache, vous bousculez votre horaire de vols dans le cas d'urgences médicales?

**M. Crichton:** C'est juste.

**M. Ellis:** Pouvez-vous nous donner une petite idée de votre ponctualité dans ces endroits isolés?

[Text]

**Mr. Crichton:** I cannot give you figures, obviously, for other carriers . . .

**Mr. Ellis:** No, I am talking about you for the moment.

**Mr. Crichton:** —but in the eastern Arctic, on-time being within about half an hour of scheduled departure or arrival time, we are running somewhere in the 80% region.

**Mr. Ellis:** So, despite the weather and despite all the other problems, you are keeping reasonably on schedule up there?

**Mr. Crichton:** That is right. But again we may be different. We invest well over \$100,000 per airplane on the latest navigation systems, OMEGA systems and so on, and fairly substantial amounts of money in ground infrastructure to help us be on time, which in other places are provided as a matter of course.

**Mr. Ellis:** So you are telling us that the cost of running and keeping on schedule for these small communities is higher than it would be in the south by quite a bit?

**Mr. Crichton:** Yes, it is because the carrier must self-provide a fair amount of the infrastructure to do that whereas in the south it is provided for you as part of the airway and airport system.

**Mr. Ellis:** Okay. Let me move now, just briefly, to the ATC report. I read the NATA report in some detail. Basically, it seems to me, there is almost no contradiction to the ATC report in the NATA report. Is there any area you do not agree with in the ATC report to any great degree?

**Mr. Crichton:** I would have to say no substantive area from the point of view of NATA, no tremendously substantive area from the point of view of Bradley. There is certainly some fine-tuning that we might suggest, but nothing major. I think the basic policy thrust of the report is one that is unanimously accepted by all of the carriers, and indeed by the governments concerned in the Arctic as well.

**Mr. Ellis:** I was not able to be here last evening—I was involved in my constituency with a different mode of transportation problem—so I did not hear the Minister. But my understanding, in personal conversations with him, is that right now he is of the mind to treat the north the same as the south, and I understand that is your main bone of contention with him. What would happen if there were a different way of entry, different rules of entry for the north? If the Minister wants to treat them virtually the same in other areas, is there some way that we could control the form of entry into the market by other airlines? Is there something there that we could do?

• 1010

**Mr. Crichton:** It is very, very difficult to try and devise a new system of entry/exit control and ancillary regulation other than the slightly modified version of what we have been doing for years. It is either that the north, on its merits, requires a continued form of regulation or it does not. To try and devise some kind of by-product that is somehow philosophically

[Translation]

**Mr. Crichton:** Je ne peux pas, bien sûr, vous donner de chiffres. Mais pour les autres transporteurs . . .

**Mr. Ellis:** Je m'intéresse à vous pour l'instant.

**Mr. Crichton:** . . . dans l'Arctique on est à l'heure si on arrive une demi-heure avant ou après l'heure prévue. Notre pourcentage de ponctualité est d'environ 80 p. 100 pour toute la région.

**Mr. Ellis:** Donc vous êtes plus ou moins à l'heure, en dépit du climat et des autres problèmes qui sévissent là-haut?

**Mr. Crichton:** C'est juste. Mais encore une fois, notre situation est peut-être un peu différente. Nous avons investi plus de 100,000\$ par aéronef pour les systèmes de navigation les plus perfectionnés, les systèmes OMEGA et ainsi de suite et des sommes considérables sur les infrastructures à terre pour nous aider à être à l'heure. Ces systèmes, soit dit en passant, sont fournis automatiquement dans d'autres endroits.

**Mr. Ellis:** Voulez-vous dire que le coût du fonctionnement et de la ponctualité est beaucoup plus élevé pour ces petites collectivités qu'il ne l'est dans le Sud?

**Mr. Crichton:** Oui, parce que le transporteur doit fournir lui-même une grande part de l'infrastructure tandis que dans le Sud les aéroports fournissent ces services automatiquement.

**Mr. Ellis:** Très bien. Passons maintenant brièvement au rapport de la CTA. J'ai également lu le rapport de l'ATAN. Je n'ai pas trouvé grand contradiction entre les deux. Est-ce qu'il y a dans le rapport de la CTA des éléments avec lesquels vous n'êtes pas d'accord?

**Mr. Crichton:** Du point de vue de l'ATAN ou de la Bradley, non. Il y aurait bien sûr place pour l'amélioration, mais rien de trop important. À mon avis, les transporteurs ainsi que les autorités dans l'Arctique sont essentiellement d'accord avec l'orientation de politique qui est décrite dans le rapport.

**Mr. Ellis:** Je n'ai pas entendu le ministre hier soir. J'ai été incapable de me rendre à la séance parce que je m'occupais dans ma circonscription de problèmes concernant un mode de transport un peu différent. Mais si je ne me trompe, d'après certaines conversations privées que j'ai eues avec lui, son intention—pour le moment—serait d'appliquer le même traitement au Nord qu'au Sud, et c'est là que vos avis divergent. Que se passerait-il si la réglementation de l'accès au marché était différente dans le Nord? Et si pour le reste le ministre veut faire appliquer la même réglementation, y aurait-il tout de même une façon de contrôler l'accès du marché? Y a-t-il quelque chose que nous puissions faire?

**Mr. Crichton:** Il est dans ce domaine très difficile de faire quelque chose de très différent que ce que nous avons fait jusqu'ici. Ou l'on estime que le Nord a besoin, de façon permanente, d'être protégé par le règlement, ou on pense le contraire. Mais essayer de trouver une solution hybride, qui soit à la fois complètement différente de ce que l'on a fait

## [Texte]

consistent with the total deregulation of the south but completely different from the traditional form, I would suggest is going to lead to nothing but problems. You either are regulating entry or exit or you are not. You can certainly streamline it, and you can certainly do it by imposing more progressive standards by administering a test of entry such as we have suggested, instructing the agency to take due account of the benefits of competition when all factors would indicate that it would be constructive rather than destructive; you can certainly do things like that. But it is very, very difficult and, I would suggest, impractical to try and come up with a system that departs from the standard way of doing it.

**Mr. Ellis:** Okay. One last point I want to make. Is it fair to say that the major concern that you have in asking that some form of regulation be kept in place is that if free entry is allowed the concern is that a firm will come in and take the summer cream and not stick around to provide the long, hard service in the wintertime and, as a result, the northern carriers who are established now and who are providing a service at load rates of 4% and 3% would not be able to provide any service to those areas and, as a result, those small communities of 200 and 300 hundred souls would go without service altogether?

**Mr. Crichton:** That is absolutely correct. That is one of the major, practical, real life problems with the policy. It is that the carriers based in the north with their infrastructure in the north and their investment in the north, will naturally be faced with competition from southern-based carriers. I do not criticize them for that; that is a wise business decision. You have your assets in a lower cost environment and the aircraft is an extremely mobile asset. So it can foray into the north, pick off what it wants, not only in the summer but in the winter too, if it wants, and return to the south the same night without putting down any infrastructure, without being there when it is needed. Given the markets and the nature of the markets, that simply means the carriers that are based there trying to run the networks now are going to be faced with a financial problem. The only way they can cure the financial problem is to go south themselves, either in whole or in part. And now we are stripping the infrastructure of the north there and we are literally dealing with life and death situations when we start doing that in the north. That is one of the major practical problems in this paper when we are dealing with such a frontier area.

**Mr. Ellis:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Fine. Thank you, Mr. Ellis. Mr. Tobin.

• 1015

**Mr. Tobin:** First of all, I want to say to our witnesses that I am delighted to see them here so early in the game, because I think the kinds of problems you bring to our attention are certainly one of the three or four major areas of concern this committee ought to have.

## [Traduction]

jusqu'ici mais qui tienne compte quand même de la déréglementation totale dans le Sud, ne sera qu'une source de problèmes. Ou vous réglementez l'exploitation de certaines lignes, ou vous ne le faites pas. Bien sûr, vous pouvez vous arranger pour organiser et harmoniser tout cela, imposer des conditions qui soient adaptées aux cas particuliers, et étudier les dossiers en fonction de critères que nous avons évoqués, notamment en demandant à la Commission de tenir compte des retombées positives de la concurrence, là où la situation le justifierait; cela est toujours possible. Mais il me semble extrêmement difficile, sinon impossible, de mettre en place un régime complètement opposé à ce qui s'est fait jusqu'ici.

**M. Ellis:** Très bien. Encore une dernière chose, si vous le voulez bien. Ce que vous appréhendez le plus—et c'est pour cela que vous êtes opposés à une déréglementation complète—c'est qu'une telle mesure permette à n'importe quelle compagnie de profiter des bonnes affaires de l'été, sans se sentir tenue de desservir le Nord pendant les longs mois d'hiver où les affaires sont beaucoup moins intéressantes, si bien qu'alors les compagnies qui desservent le Nord avec des avions pleins à 3 ou 4 p. cent ne seraient plus en mesure d'assurer le service, et que les petites collectivités de deux ou trois cents habitants en seraient privées. Est-ce bien cela?

**M. Crichton:** C'est exactement cela. C'est un des aspects les plus concrets et les plus inquiétants d'une telle politique. C'est-à-dire que les compagnies installées dans le Nord, qui desservent cette région et qui y ont investi, auront à subir la concurrence des compagnies installées dans le Sud. Et on comprendrait alors très bien celles-ci. Ce serait une décision justifiée du point de vue commercial. Vous investissez là où les coûts sont les plus faibles, et vous pouvez ensuite vous servir de votre avion comme vous le voulez. De telles compagnies pourraient alors faire des incursions rapides dans le Nord, profiter des bonnes affaires, non seulement en été mais également en hiver, et revenir à leur base dans le Sud la même nuit, sans avoir été obligées d'investir un seul cent en infrastructure, et sans avoir eu besoin d'être là lorsque l'on a vraiment besoin d'elles. Étant donné donc les caractéristiques de ce marché, on peut être sûr que cela entraînera des difficultés financières pour les compagnies qui desservent à l'heure actuelle le Nord. Elles n'auraient plus alors, pour s'en sortir, d'autre solution que d'aller s'installer dans le Sud; complètement, ou une partie de l'année. Et finalement, le Nord risque d'être alors privé d'une infrastructure qui est absolument indispensable à sa survie. Voilà donc ce qui menacerait toutes ces régions pionnières, de façon très concrète, si les propositions du document sont adoptées.

**M. Ellis:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Très bien. Merci, monsieur Ellis. Monsieur Tobin.

**M. Tobin:** J'aimerais d'abord dire aux témoins que je suis ravi qu'ils soient venus dès le début des audiences, car les problèmes qu'ils portent à l'attention du Comité sont effectivement au nombre de ceux qui devraient nous préoccuper au premier chef.



[Text]

I grew up in large part in the north, in Labrador. When Mr. Ellis talks about taking a trip up north, I have done those kinds of trips in Labrador. When I look at the list of communities you list and the population levels for each of those communities, those very much resemble the kind of terrain I grew up in in my youth and as a teenager. I have some idea—a a pretty good idea, I would say—of what you go through. When you suggest in your brief it would be nice if members could go and understand what really occurs, I agree with you wholeheartedly. I hope Mr. Ellis puts together a trip at some time in the near future.

But I have to say to you there are two concerns I have. One is the viability of carriers to continue to provide a service in the north. The other is the viability of people who live in the north and the cost of living they are confronted with. Unfortunately, through no fault of yours, the problem of ensuring the viability of carriers, addressed purely and simply in that light, sometimes contributes to the problem of the viability of residents who live in the north.

I agree with you that some of the problems that need to be addressed might better be addressed by direct subsidies or a tax break, or whatever the case might be, to residents who live in the north. Mr. Benjamin was comparing perishables with whiskey earlier. But the fact does remain that food costs in the north are an absolute, total, utter scandal. There is no question about it. That is not your fault. You might argue that is not your problem. You are doing the best you can with the equipment you have, with the volumes you have, to provide a service. But they are a scandal. There is a real catch-22.

On the one hand, when I look at the Labrador situation, I know the regular carrier to the north brings in, as part of his regular schedule, because it fills the belly of his plane, perishable goods on a regular basis; and he charges  $x$  for that service to Goose Bay, Labrador. I know the same merchants—because I have talked to them—can charter Air Canada, charter an aircraft, and get together with half a dozen people in the Goose Bay area who farm out and feed other smaller communities around, and bring in a charter and cut their costs dramatically; which means the cost of an apple or a grapefruit will be cut dramatically when it is put in the co-op store or another store in Labrador.

The catch-22 is that if the CTC allows—and in the case of Labrador, and I am sure the same is true in other areas of the north, there have been great debates about this—companies to go in and charter aircraft to bring in perishable goods, it infringes on your ability to stay economic, if you do not have that regular service, if somebody is bringing in the big charter every now and again, filling up the plane with groceries, with perishable goods and others. It infringes on your ability to stay economic. But on the other hand, if they do not allow it, it infringes on the ability of families in the north to provide their children, I would submit, with a decent diet.

[Translation]

J'ai passé une partie importante de mon enfance dans le Nord, et notamment dans le Labrador. Aussi, lorsque M. Ellis parle d'un voyage dans le Nord, je peux vous dire que je sais de quoi il s'agit. Lorsque je regarde la liste de collectivités que vous citez, avec le chiffre de la population, je ne peux que penser aux endroits où j'ai passé mon enfance et mon adolescence. J'ai donc une petite idée—et même peut-être un peu plus—de ce que vous vivez. Je suis donc tout à fait d'accord avec vous lorsque vous dites, dans votre mémoire, qu'il serait bon que les députés puissent se rendre sur place pour voir de leurs propres yeux comment ça se passe. J'espère que M. Ellis pourra organiser, très bientôt, un voyage de ce genre.

Deux questions me préoccupent beaucoup. La première est celle de l'avenir des compagnies qui desservent le Nord. L'autre, celle de l'avenir de ces populations des régions du Nord où le coût de la vie est très élevé. Malheureusement, et ça n'est pas votre faute, ces deux questions sont souvent solidaires, c'est-à-dire que les conditions de vie dans le Nord dépendent en partie des conditions d'exploitation de ses lignes aériennes.

Je serai d'accord avec vous pour dire que certains des problèmes de la population devraient être résolus en termes de subventions directes ou de dégrèvements fiscaux. M. Benjamin faisait tout à l'heure des comparaisons de prix entre les denrées périssables et le whisky. C'est un fait que dans le domaine de l'alimentation les prix sont absolument prohibitifs, c'est un véritable scandale. Cela ne fait aucun doute. Et ça n'est pas de votre faute. Vous pouvez toujours nous dire que ça n'est pas non plus votre problème. Vous faites de votre mieux, avec le matériel dont vous disposez, et avec le marché qui est à votre disposition. Mais ces prix restent effectivement un scandale. Finalement c'est un peu un cercle vicieux.

Je sais qu'au Labrador, par exemple, la compagnie qui dessert la région transporte régulièrement des denrées périssables, parce que cela lui permet de compléter son chargement; je pense à la ligne de Goose Bay. Je sais que les grossistes de l'endroit—j'en ai parlé avec eux—qui s'occupent du ravitaillement de la région, pourraient très bien à une demi-douzaine affréter un avion d'Air Canada, et réduire singulièrement leurs coûts; c'est-à-dire qu'alors les pommes et les ananas coûteraient beaucoup moins cher dans les magasins de la Co-op, ou les autres magasins du Labrador.

C'est là qu'est le cercle vicieux; c'est-à-dire que si la CCT permet—et je sais que dans le cas du Labrador on en a beaucoup discuté, mais cela concerne également les autres régions du Nord—que d'autres compagnies aient le droit de desservir la région, et que des avions soient affrétés pour le transport des denrées périssables, votre affaire ne sera plus rentable, puisque vous n'aurez plus cette ligne régulière à assurer; c'est-à-dire que l'on affrètera des avions pour transporter les produits de première nécessité, les denrées périssables et le reste. Cela rendra les choses très difficiles pour vous. D'un autre côté, si on ne permet pas cela, les familles du Nord auront de plus en plus de mal à assurer un régime alimentaire décent à leurs enfants.

## [Texte]

That sounds like an exaggeration to people who do not understand the north, people who do not understand what it is to go in and find out that a single apple is \$1, that a tomato is 89¢—a tomato. An egg is \$1. A grapefruit is \$1.49 some days; it might be \$1 on others. People sitting around here cannot even begin to conceive that this is what happens, and that many low-income families simply do not have those kinds of things, which we take for granted, regardless of what your income is, elsewhere in this country.

So for me there is a real dilemma. There is the dilemma between, first of all, ensuring there is a basic service, and secondly, ensuring that in the process of making sure you are okay, we do not put the screws on the people in the north. I would like to hear from you, sir, a little more on this question of direct subsidy or indirect.

Secondly, you recommend a venture capital program for modernization of northern aircraft fleets. I would like to hear from you an objective analysis of basically what kind of condition you think the fleets are currently in. Why would you recommend that program? What is the need right now in the north in terms of new capital equipment?

• 1020

**Mr. Crichton:** As a generalization, the primary Arctic networks that I can think of operated by the larger carriers operating within the north are using turbo-prop aircraft of the last generation, either late 1950s to mid-1960s generation of design—Electras, 748s. The 748 is still a current production airplane, nothing wrong with that. Many other carriers are using, and indeed some of the same, anything from DC-3s to single engine to very small aircraft with limited capabilities for handling Arctic conditions and so on.

The venture capital program the NATA brief suggests is a way of assisting those carriers to upgrade the equipment and therefore upgrade the service they are giving to the public in those areas, and at the same time lower their costs; that because we simply cannot afford to go out and buy the new equipment, to lower those costs in order that those costs can be passed on so we give better service and a lower cost.

**Mr. Tobin:** But what assurance is there for the government that a venture capital program will see a...? You say the costs will be lowered, but I know the experience. If we are going into a deregulated environment, you people, you are good business people, and other people who have operated in the north—I know in the case of Newfoundland and Labrador—are currently looking at providing commuter operations where they expect some of the jet carrier service may be downsized, so what assurance does the government have if it is going to put this venture capital program in place that indeed the cost savings are going to be passed along to northern residents and that you are not going to expand out of the north into more marginal northern routes and pick up the slack where other people may pull out?

## [Traduction]

Je sais que les personnes qui ne connaissent ni ne comprennent le Nord trouveront ça un peu exagéré; c'est-à-dire ceux qui ne savent pas qu'une pomme y coûte un dollar, une tomate 89 cents, un oeuf un dollar. Le pamplemousse coûte certains jours 1.49\$, et d'autres fois un dollar. Les gens assis autour de cette table ne peuvent pas imaginer ce que c'est, et ne savent souvent pas que les familles au revenu modeste ne peuvent pas s'offrir dans le Nord, ce que nous considérons comme absolument normal dans le reste du pays, quel que soit notre revenu.

Voilà donc le problème tel qu'il est. Nous sommes pris entre le désir de garantir un service régulier, et deuxièmement la volonté de ne pas aggraver la situation des populations du Nord. Pensez-vous alors, monsieur, qu'il faille recourir aux subventions, directes ou indirectes.

Deuxièmement, vous recommandez, pour que l'on puisse moderniser la flotte aérienne qui dessert le Nord, des projets de capital-risque. J'aimerais que vous nous fassiez une analyse objective de l'état actuel de la flotte. Quelles sont vos raisons pour recommander ce programme? De quel type de matériel a-t-on besoin dans le Nord à l'heure actuelle?

**M. Crichton:** En règle générale, les principaux réseaux de l'Arctique qui sont aux mains des grands transporteurs utilisent des appareils turbo-propulsés de la dernière génération, c'est-à-dire de la fin des années 50 au milieu des années 60, les Electras, les 748. Le 748 est toujours fabriqué, c'est tout à fait normal. D'autres transporteurs, et ceux-ci également, utilisent des appareils qui vont des DC-3 au monomoteur, et aux appareils très petits qui ne sont pas vraiment adaptés aux conditions dans l'Arctique.

Le programme axé sur le capital-risque proposé par l'Association du transport aérien du Nord dans son mémoire aiderait ces transporteurs à moderniser leur équipement et, par conséquent, à améliorer les services dans ces régions. En même temps, cela permettrait de réduire leurs coûts, parce que nous n'avons tout simplement pas les moyens d'acquérir du matériel nouveau, de faire baisser ces coûts pour pouvoir les faire passer à d'autres, cela nous permet donc d'offrir un meilleur service à un coût moindre.

**M. Tobin:** Mais qu'est-ce qui prouve au gouvernement qu'un programme de capital-risque permettra...? Vous dites que les coûts baisseront, mais j'ai une certaine expérience en la matière. En situation de déréglementation... Vous êtes de bons hommes d'affaires, il y en a d'autres également dans le Nord, et je connais la situation à Terre-Neuve et au Labrador, et à l'heure actuelle, on essaie de mettre en place un service de banlieues; on pense qu'une partie des jets pourrait être remplacée par des appareils plus petits. Dans ces conditions, qu'est-ce qui prouve au gouvernement que ce programme permettra de faire des économies dont les résidents du Nord pourront vraiment profiter, qu'est-ce qui prouve que vous n'allez pas en profiter pour prendre de l'expansion dans le Nord, étendre votre réseau et reprendre des trajets abandonnés par d'autres?

[Text]

Under the new deregulated environment, certainly in the south, we are going to have a 60-day notice required to discontinue a route. I would suggest there is going to be a substantial area of growth for your kind of operation in marginal southern, northern-southern markets, and I wonder whether a venture capital program allows you to acquire new equipment to compete on those routes and to continue the same kind of operation up north. What assurances do we have that is not going to happen?

**Mr. Crichton:** Two things. In terms of the assurance that the government could have that the cost savings are going to be passed on, the government can only assure that itself by retaining a degree of regulation, particularly on the rate side. It is a question of the execution of that degree of regulation. And to the extent that some feel, as the Minister indicated last night, that perhaps some carriers in the north are charging too much, then I would suggest that perhaps the regulation has not been administered properly in those areas as far as the rates are concerned. But that does not mean it cannot be.

**Mr. Tobin:** Okay.

**Mr. Crichton:** And certainly if we are going to talk about a venture capital program, you have to have that scrutiny to make sure that it is being passed on, and you can only do that through regulation. You certainly cannot do it in a deregulated environment.

**Mr. Tobin:** I agree with you. We have had good operators and we have had not so good operators.

**Mr. Crichton:** Right. I am glad you recognize that.

In terms of the suggestion that deregulation is going to open up all kinds of opportunities in the north, if I thought that I would not be here today. But I have been dealing in the Arctic for 15 years . . .

**Mr. Tobin:** I am not suggesting in the north, I am suggesting that some of the people who are currently operating in the north are going to be casting their eye further south.

**Mr. Crichton:** Indeed. And in fact I think some of them may be forced to cast it further south.

**Mr. Tobin:** That is what worries me. If your attention and your interests are naturally focused further south because of deregulation, because new kinds of commuter, if you want, or feeder operations are going to be established, and I think they will be, I am worried about what happens to the northern service, because, even for people who to this point were almost exclusively northern operators, it becomes sort of the other thing you do up north with whatever equipment you have left over. Do you see a danger of that?

**Mr. Crichton:** Very much so. I and all of the other people in the northern association are simply aviation managers, and that means, like any other business, that all we do is manage assets; and we in the final analysis have to make money. If we do not make money, we are not there. So if we are invaded by people who have a lower cost base because they are not in the north, and they are not carrying on—if I can use the term—a social responsibility with that, we will have no choice but to

[Translation]

Dans ce nouveau climat de déréglementation, en tout cas dans le Sud, on exigera un préavis de 60 jours pour annuler une liaison. Pour des entreprises comme la vôtre, les possibilités de croissance dans les marchés marginaux du Sud et les marchés Nord-Sud vont se multiplier et je me demande si un programme de capital-risque vous permettra d'acquérir du matériel pour chercher à obtenir ces liaisons et conserver celles que vous avez dans le Nord. Qu'est-ce qui nous prouve que les choses ne se passeront pas de cette façon-là?

**M. Crichton:** Deux choses. Vous me demandez ce qui prouve au gouvernement que les économies seront transmises aux clients; le seul moyen pour le gouvernement de s'en assurer, c'est de conserver certains aspects de la réglementation, surtout dans le domaine des tarifs. Cela dépend de la réglementation à ce niveau-là. Quant aux tarifs des transporteurs du Nord que certains estiment trop élevés, à mon sens, c'est le résultat d'une mauvaise administration des tarifs. Cela ne signifie pas que ce n'est pas possible.

**M. Tobin:** D'accord.

**M. Crichton:** En tout cas, si nous étudions un programme de capital-risque, il faudra s'assurer que les économies réalisées seront transmises, et le seul moyen, c'est par la réglementation. Dans une situation déréglementée, c'est impossible.

**M. Tobin:** Je suis d'accord avec vous. Nous avons vu de bons opérateurs et d'autres, qui n'étaient pas si bons.

**M. Crichton:** Exactement. Je suis heureux de vous l'entendre dire.

Vous dites que la déréglementation va ouvrir tout un tas d'options dans le Nord, mais si je partageais cette opinion, je ne serais pas là aujourd'hui. Je m'occupe de l'Arctique depuis 15 ans . . .

**M. Tobin:** Je ne parle pas du Nord, je parle de certains qui travaillent actuellement dans le Nord et qui vont se tourner vers le Sud.

**M. Crichton:** Absolument. En fait, certains seront peut-être forcés de se tourner encore plus au Sud.

**M. Tobin:** Et c'est ce qui m'inquiète. Si vous vous intéressez naturellement à ce qui se passe plus au Sud à cause de la déréglementation, à cause des nouveaux schémas de déplacement, si vous prétendez que de nouveaux types de liaison seront établis, et j'en suis convaincu, dans ces conditions, que devient le service dans le Nord, parce qu'à partir de maintenant, il y aura des gens qui travaillaient exclusivement dans le Nord et qui ne consacreront plus à cette région que le matériel qui leur reste. Ne pensez-vous pas qu'il y a là un danger?

**M. Crichton:** Absolument. Moi-même, tout comme mes collègues de l'Association, nous sommes de simples administrateurs, et par conséquent, nous nous contentons de gérer un actif. En dernière analyse, nous sommes là pour faire des bénéfices. Sans bénéfice, nous n'existons pas. Dans ces conditions, si nous sommes envahis par des gens qui ont des coûts inférieurs parce qu'ils ne travaillent pas dans le Nord, parce qu'ils n'assument pas cette responsabilité sociale, si je



**[Texte]**

reduce those expenses. We have to bring that down to a point where it is at least breaking even or there is some kind of a medium term hope of profit.

**[Traduction]**

peux me permettre d'utiliser ce terme, nous serons forcés de réduire ces dépenses. Nous devrons les ramener à un point où il nous sera possible de rentrer dans nos frais, au moins, tout en espérant un certain bénéfice à moyen terme.

• 1025

The only way to do that in the north—you have no other flexibility but to cut those costs, and that means going south. You move resources south, whether they are airplanes, people, facilities, that is what you do. There is no other out. The whole point, I think, of our presentations is that in this kind of a frontier and environment that is what you are faced with.

Le seul moyen d'y parvenir dans le Nord, c'est en réduisant les coûts, il n'y a pas d'autre issue, et le seul moyen, c'est de descendre au Sud. Si vous faites passer des ressources au Sud, qu'il s'agisse d'appareils, d'employés, d'installations, c'est précisément ce que vous faites. Il n'y a pas d'autre solution. Le fond de notre position, c'est que dans ce genre d'environnement, dans ces régions éloignées, c'est la réalité à laquelle il faut se résoudre.

**Mr. Tobin:** I can assure you, I am trying to help you make your point, because I think you are absolutely dead on. I can tell you, I would not be comfortable in seeing this legislation proceed unless we have some kind of—I am not prepared to play poker with the current northern service by simply deregulating the entire environment, both north and south. I know, I can tell you, I can name for you right now—I am sure you can as well—people who are already getting set to pick up the pieces where they see northern-based operations moving south. There are acquisitions that are currently being negotiated right now in the case of the east coast of Canada, the north and the east coast. The bottom line is that the situation is not going to improve up north. It is going to be a much worse operation.

**M. Tobin:** Je vous assure que j'essaie de vous aider à faire connaître votre position, car je pense que vous avez parfaitement raison. Je n'aimerais pas du tout que ce projet de loi soit adopté sans un certain—je ne veux pas jouer au poker avec les services dans le Nord en déréglementant tout simplement l'ensemble de l'industrie, dans le Nord et dans le Sud. Je connais, je peux vous le dire, je peux vous en nommer quelques-uns, vous aussi probablement, je connais des gens qui se préparent déjà à ramasser les morceaux et qui prévoient que les entreprises du Nord vont déménager dans le Sud. À l'heure actuelle, sur la côte Est du Canada, dans le Nord et sur la côte Est, il y a des acquisitions qui sont en cours de négociation. En fin de compte, c'est la situation du Nord qui ne va pas s'améliorer. Au contraire, cela va s'aggraver.

I mentioned the direct subsidy program versus indirect subsidy programs. In your mind, should not the subsidy program be direct? Would you not present an argument for the program's being direct, so that taxpayers will know exactly the true cost of an air service in the north? An indirect subsidy program would allow carriers that have northern and southern and marginal based operations to acquire subsidies for so-called northern operations which actually go into setting up new services.

J'ai comparé un programme de subventions directes à un programme de subventions indirectes. Ne pensez-vous pas que le programme devrait être direct? N'êtes-vous pas prêts à réclamer un programme direct de subventions qui permettrait aux contribuables de savoir exactement quels sont les coûts véritables du transport aérien dans le Nord? Un programme indirect de subventions permettrait aux transporteurs qui ont des activités dans le Nord, dans le Sud et dans les régions marginales, d'obtenir des subventions soi-disant pour leurs opérations dans le Nord quand, en réalité, ils les utilisent pour créer des nouveaux services.

**Mr. Crichton:** There are different ways of doing direct or indirect, as I discussed with Mr. Benjamin a few moments ago. I think it has to go through the user somehow, whether it is through this warrant business or something else. The airlines certainly will not object to the administrative cost of processing that type of payment. We do it now anyway.

**M. Crichton:** Il y a plusieurs façons d'agir directement ou indirectement, comme nous en avons discuté avec M. Benjamin tout à l'heure. En fait, il faut que cela passe par l'utilisateur d'une façon ou d'une autre, que ce soit par ce système du trafic garanti ou par un autre moyen. À l'heure actuelle, les compagnies aériennes ne protesteront pas contre les coûts administratifs de ce genre de paiements. Cela se fait déjà de toute façon.

Let me give you an example, and it relates to your food situation—I cannot name names. But several years ago in our Arctic system we decided to lower the freight rate on food dramatically, for volume shipments. We dramatically lowered it; we almost cut it in half. Shortly after we did it, our sales people were in the various stores throughout the service network to see what impact it had on price. It did not have a penny impact on price. I was faced with the situation of complaining about that. I made a political decision, rightly or wrongly: no, you do not complain to your big customers about their own business.

Je vais vous donner un exemple qui a trait à l'acheminement des produits alimentaires. Je ne peux pas vous citer de noms. Il y a quelques années, dans l'Arctique, nous avons décidé de baisser énormément le tarif du fret sur les produits alimentaires, pour les expéditions en grosses quantités. Nous avons baissé nos tarifs énormément, nous les avons presque coupés en deux. Peu de temps après, nos responsables des ventes sont allés dans plusieurs magasins dans toute la région pour voir comment cela se répercutait sur les prix. Ils se sont heurtés à la situation dont j'ai parlé. J'ai pris une décision politique, à tort

[Text]

Since that time other people have discovered that. While air freight costs are certainly a component in food, and everything else, they are not the only component and they are not the only actors in this thing.

How do you get around it?—this direct or indirect subsidy, but give it to the user. Give it to that Eskimo family that is trying to buy the food in the store, so the kids do not buy potato chips. If you can reduce the apple to 50¢, great. That is the way to do it.

**Mr. Tobin:** One final comment, Mr. Chairman. I have to say to you, sir, we have had that example as well in Labrador, the area I am most familiar with, where freight costs were reduced but not passed along to the consumer. The problem I have with a direct subsidy to the person who lives in the north, either by tax break or any other mean that you suggest, is that what we are really doing is closing our eyes to the abuse, closing our eyes to the gouging that is occurring now and historically has occurred. We are subsidizing the resident in the north to compensate for the gouging that we know is occurring.

We had the ridiculous situation, Mr. Chairman, of a legislative committee in Newfoundland undertaking something called the Food Prices Review Committee. They spent \$300,000 or \$400,000 travelling around, and then a brilliant report came back that said food prices are higher in the north, period. Frankly, the problem we speak of is much more serious and complex than we can deal with in a Transport committee.

• 1030

I would be very concerned that in taking your suggestion and subsidizing the northern resident, all we are doing is saying *mea culpa*, you have our blessings, carry on with the current system. If you try to give a break, and it is not passed along, the direct subsidy says to the guy who is not giving the break... well, it is a disincentive for you to give a break. It is a disincentive for him; it is the government's blessing on gouging in the north, and I do not think we can go that way. But certainly I agree with you that some kind of regulation will have to be retained in the north.

**The Chairman:** I think you made your point, Mr. Tobin, as usual fairly forcefully, and I must say the witness in some of his evidence certainly seems to corroborate part of what you say.

Before I call Mr. Hovdebo and Mr. Reid, who are the other two members who have indicated an interest, I was going to throw out a couple of questions. One is a very quick question really, and I will stay off the other one, depending... But I am very interested in a part of your brief which has not been touched, and I think this might help committee members.

The first thing is that, in terms of your association, you are 30-odd operators, according to your brief, and some of them

[Translation]

ou à raison; non, on ne peut pas se plaindre à ses gros clients à propos de leurs affaires.

Depuis lors, il y a d'autres personnes qui ont découvert la même chose. Les coûts du fret aérien sont, évidemment, un élément des prix alimentaires, mais ils ne sont pas le seul élément, ils ne sont pas les seuls facteurs de l'équation.

Comment surmonter cette difficulté? En versant directement la subvention à l'utilisateur. Qu'on la verse directement à cette famille esquimaude qui essaie d'acheter de la nourriture au magasin pour empêcher les enfants d'acheter des chips. Si vous réussissez à ramener le prix d'une pomme à 50c., magnifique. Voilà la solution.

**M. Tobin:** Monsieur le président, une dernière observation. Je dois vous dire que nous avons eu la même expérience au Labrador, la région que je connais le mieux, les coûts du fret ont baissé sans que les consommateurs en profitent. Pour la personne qui vit dans le Nord, le problème avec une subvention directe, qu'il s'agisse d'un allègement fiscal ou d'un autre moyen que vous avez proposé, le problème c'est que nous fermons les yeux sur les abus, que nous fermons les yeux sur l'exploitation qui n'est pas nouvelle. Nous subventionnons le résident du Nord pour compenser un système d'exploitation que nous savons exister.

Monsieur le président, à Terre-Neuve, nous avons eu cette situation ridicule où un comité législatif s'est lancé dans l'étude des prix de l'alimentation. Ils ont consacré 300,000\$ ou 400,000\$ à des déplacements dans toute la province, pour produire ensuite un rapport brillant qui concluait que les prix des aliments étaient plus élevés dans le Nord. Franchement, le problème est beaucoup trop grave et trop complexe pour être résolu par un comité des transports.

J'hésiterais beaucoup à accepter votre suggestion et à subventionner les résidents du Nord, car je craindrais que, ce faisant, nous ne reconnaissions notre culpabilité, tout en donnant notre bénédiction au système actuel. Si vous essayez d'améliorer les choses, si les économies ne sont pas répercutées, en accordant une subvention nous encourageons ceux qui exagèrent à continuer. C'est un encouragement, c'est la bénédiction du gouvernement pour les abus dans le Nord, et je pense que nous ne pouvons pas faire cela. En tout cas, je suis d'accord, il faudra, dans le Nord, conserver une certaine forme de réglementation.

**Le président:** Monsieur Tobin, je crois que vous vous êtes fait comprendre, très clairement comme d'habitude, et je dois dire que les propos de notre témoin semblent confirmer en partie ce que vous dites.

Avant de donner la parole à M. Hovdebo et à M. Reid, les deux autres intervenants, je vais me permettre de poser une ou deux questions. Une première, très courte, après quoi je déciderai si je dois poser la seconde, selon... Il y a un passage de votre mémoire dont on n'a pas parlé et qui m'intéresse beaucoup, je pense que cela va aider les membres du Comité.

Pour commencer, votre association regroupe une trentaine de compagnies, d'après votre mémoire, et certaines d'entre

## [Texte]

are the big players. How many of those 30 operators are really and truly northern operators? You have CP Air, you have Nordair, you have Pacific Western in the 30 in your brief as part of your association. How many other operators are truly in the north and solely in the north? I guess what I am getting at, without reflecting on your evidence and/or your experience and what you have done in the north, is to ask how much you are really representing the north. For instance, in the class-4 carriers—the charter services—would they say the same as you are saying today, that there should not be any more entry up there, because of the reasons you have mentioned?

**Mr. Crichton:** In terms of the make-up of the membership, Mr. Chairman, with the exception of CP Air and the two regionals you have mentioned, I think there would be only one or two other carriers that are in all respects not totally resident in the north. Some of them have operations in both areas, but all of them have major facilities in route structures and investments in the north. The membership is also made up of all types of operators from schedule to just charter, to fixed wing, to helicopter, small and large.

In terms of the membership's consensus on the brief... well, I should not say the brief, but after the annual meeting of the association last March, there was a unanimous resolution passed endorsing the CTC's report which is included with the brief. When the *Freedom to Move* paper came out, the board of directors canvassed the membership for their views, because the board wanted to formulate its position. I believe there were 2 operators out of the 30 who responded—one being totally in support of *Freedom to Move*, with the other, I would say, being somewhere in the middle. Both operators are very small and having one or two employees. I think, who saw opportunities in it. The rest of the membership was unanimous in continuing its support for the form of regulation proposed in the CTC report.

**The Chairman:** Fine. Thank you. Mr. Hovdebo, please. I am going to shorten the questions so we can get everyone in here before 11 o'clock.

**Mr. Hovdebo:** Thank you. I will be very short as most of the things I want to comment on have been covered to a great extent. I just want to confirm something, although I also want to say that I spent a portion of my career in the Yukon and at Inuvik, so I have travelled a lot in the north. But basically, what you are suggesting in your native brief is the status quo. Is that a fair interpretation?

**Mr. Crichton:** It is a modified status quo. I think you have to read it in the context of the CTC's report, which has not been fully implemented as yet. The CTC's report recommended some material changes from the status quo in terms of the competitive aspect of licensing.

**Mr. Hovdebo:** Basically then, what you are saying is that more competition is not likely to reduce the fare as far as travel is concerned, or the rate as far as rates are concerned. That is a long-term approach. It is not likely to do it on a

## [Traduction]

elles sont de gros exploitants. Quelle proportion de ces trente compagnies sont véritablement établies dans le Nord? Vous avez CP, vous avez Nordair, Pacific Western, toutes ces compagnies font partie de votre association. Combien y en a-t-il d'autres qui sont vraiment basées dans le Nord, exclusivement? En fait, sans réfléchir particulièrement à ce que vous nous avez dit et à votre expérience, j'aimerais savoir qui vous représentez véritablement dans le Nord. Par exemple, les transporteurs de catégorie 4—les vols nolisés—sont-ils d'accord avec vous, pensent-ils, tout comme vous, et pour les raisons que vous avez mentionnées, qu'il faut empêcher de nouveaux intérêts de s'établir dans le Nord?

**M. Crichton:** Monsieur le président, à part CP Air et les deux compagnies régionales que vous avez citées, il n'y en a qu'une ou deux autres qui ne soient pas totalement établies dans le Nord. Certaines opèrent dans les deux régions, mais elles ont toutes d'importantes installations et de gros investissements dans le Nord. Parmi nos membres, nous avons tous les types d'exploitants, des compagnies qui ont des vols réguliers ou de simples compagnies de charter, des compagnies qui possèdent des appareils à ailes fixes ou des hélicoptères, gros et petits.

Vous me demandez dans quelle mesure le mémoire traduit l'opinion de nos membres; il ne s'agit pas vraiment du mémoire, mais après la réunion annuelle de l'association en mars dernier, une résolution unanime a été adoptée pour approuver le rapport de la CTC qui est annexé au mémoire. Lorsque le document *Aller sans entraves* est sorti, le conseil d'administration a fait un sondage parmi les membres avant de préparer une prise de position. Sur les trente membres qui ont répondu, deux je crois, se sont déclarés en faveur de *Aller sans entraves*, l'un sans la moindre réserve, l'autre, adoptant une position intermédiaire. Dans les deux cas, il s'agit de très petits exploitants qui ont un ou deux employés seulement et pour qui cela représentait une occasion. Quant aux autres membres, à l'unanimité ils ont continué à soutenir la réglementation proposée dans le rapport de la CTC.

**Le président:** Parfait. Merci. Monsieur Hovdebo, je vous en prie. Je vais raccourcir les temps de parole pour pouvoir faire passer tout le monde avant 11h00.

**M. Hovdebo:** Merci. Je serais très bref car on a déjà beaucoup parlé des sujets qui m'intéressent. Je veux vous demander de confirmer une chose; je précise tout d'abord que j'ai passé une partie de ma carrière au Yukon et à Inuvik, j'ai donc beaucoup voyagé dans le Nord. Cela dit, dans votre mémoire, vous prônez le statu quo. C'est bien cela?

**M. Crichton:** Un statut quo modifié. Vous avez dû lire cela dans le contexte du rapport de la CTC qui n'a pas encore été totalement appliqué. Le rapport de la CTC avait recommandé des changements matériels au statut quo, en particulier dans le domaine des permis qui sont accordés sur une base compétitive.

**M. Hovdebo:** Autrement dit, vous pensez que ce n'est pas en accélérant la concurrence qu'on va faire baisser les tarifs? C'est un plan qui produirait des résultats à long terme. Il est peu probable que les objectifs soient atteints à brève échéance.



[Text]

short-term basis. What is your particular concern as far as ... ? Is it a matter of being unable to stay in your present structure if competition increases?

• 1035

**Mr. Crichton:** That is it. What we are dealing with, if we look at a scheduled network in the Arctic, take the example of a carrier that serves 10 different route sectors, he has to serve those route sectors as an integrated whole in order to produce a viable operation. Some of those sectors will have more traffic densities than others and be easier to serve.

Now, an openly competitive environment gives people the freedom to pick and choose those sectors that are easy to serve, that have the higher traffic densities. They can pick away at that. The net effect is the erosion of the financial viability to all the other points that they do not want to serve. But they have to be served, because there is no other way. You cannot catch a bus, you cannot take a train, you cannot drive your car. So the carrier that is serving those sectors is then faced with a financial nut to crack that can only be cracked in one way; that is to back off.

**Mr. Hovdebo:** I agree with you entirely, but is that any different from what is going to happen in the south?

**Mr. Crichton:** In the south, number one, you have more markets that are more mature, that are more numerous, so you can move your assets around. On the other hand, if your choice is to dispose of those assets, the public is not going to suffer, because they can catch a bus, they can catch a train. There are numerous communities in mid-Canada, if I can say it, many, many times the size of communities in the north, that have no air service at all and probably never will have, but it does not bother them. They have the bus, they have the car, they have trucking.

It is the combination of all of these considerations, it is not just an air carrier concern. I am not here just as a private enterprise entrepreneur trying to maintain some kind of system for our own good. You have to look at the financial, commercial realities of trying to run a business in the overall context of the social situation and the imperatives related to them in the north, and look at it as a whole. That is where the problem is.

**Mr. Hovdebo:** If the aim of the government were to say that there will be no penalty for where you live as far as transportation is concerned, how would you suggest they go about applying that to the north? Or is it an impossibility?

**Mr. Crichton:** I do not think it is an impossibility. I suppose it would be impossible to devise a perfect system, and I think members of ...

**The Chairman:** Everyone knows that is quite a penalty.

**Mr. Crichton:** Members of the House of Commons long know that it is pretty hard to devise anything perfect, but I think it is the proper policy direction to take, speaking as an airline. Mr. Tobin made a good point a few minutes ago about, well fine, if we give the money directly to the residents maybe we are just going to self-perpetuate a gouging system, and I

[Translation]

Qu'est-ce qui vous inquiète... ? Avez-vous peur qu'une concurrence accrue vous empêche de maintenir votre structure actuelle?

**M. Crichton:** C'est cela. Un transporteur qui offre des vols réguliers dans l'Arctique, disons sur dix destinations, doit exploiter ce réseau de façon intégrée s'il veut être viable. Certaines lignes seront plus fréquentées que d'autres et plus faciles à desservir.

En libérant totalement le marché, on permet aux gens de choisir les destinations qui les intéressent et de ne desservir que les lignes les plus faciles, les plus fréquentées. Cela voudrait dire que les autres destinations, celles qui ne les intéressent pas, ne seraient plus viables financièrement. Mais il faut continuer de les desservir, on ne peut pas faire autrement. Il n'y a pas de service d'autocar, pas de chemin de fer, pas de routes. Le transporteur qui dessert ces destinations n'a pas le choix, il est obligé de se retirer du marché.

**M. Hovdebo:** Je suis tout à fait d'accord avec vous, mais n'allons-nous pas voir la même chose dans le sud du pays?

**M. Crichton:** Dans le Sud, premièrement, il y a davantage de marchés bien établis, et il est donc plus facile de réorganiser les opérations. Si, par ailleurs, un transporteur décide d'abandonner un marché, le public n'en souffrira pas car il peut toujours prendre l'autocar ou le train. D'innombrables localités dans les régions «intermédiaires», si je peux dire, beaucoup plus peuplées que certaines localités septentrionales, n'ont pas de service aérien et n'en auront sans doute jamais, sans que cela leur nuise. Ils ont des autocars, des voitures, des camions.

C'est tout cela qu'il faut prendre en considération, nous ne parlons pas seulement du point de vue du transporteur aérien. Je ne suis pas ici seulement à titre d'homme d'affaires, pour défendre un système avantageux. Il faut tenir compte des réalités financières et commerciales d'une entreprise dans le Nord, et voir l'ensemble de la situation sociale et des impératifs particuliers à la région. Voilà le problème.

**M. Hovdebo:** Si le gouvernement s'engageait à ce que votre région ne souffre en aucune façon dans le domaine des transports, comment pensez-vous qu'il pourrait tenir cette promesse? Ou cela vous paraît-il impossible?

**M. Crichton:** Je ne pense pas que ce soit impossible. Il serait impossible, je suppose, de trouver un système parfait, et je pense que les députés...

**Le président:** Tout le monde sait que c'est un gros désavantage.

**M. Crichton:** Les députés savent depuis longtemps qu'il est très difficile d'élaborer quelque chose de parfait, mais en tant que représentant d'une ligne aérienne, cela me paraît être la solution. M. Tobin a fait une excellente remarque tout à l'heure lorsqu'il a dit qu'en accordant des subventions directes aux résidents, nous ne faisons peut-être que perpétuer des

## [Texte]

think he may very well have a good point there. So that requires some thought as to how you devise that system. But as someone who spends a lot of time in the north myself, to the point I am almost a resident of it, I feel there should be something done. I think there is a great amount of disadvantage to northerners.

Perhaps one approach, as suggested by NATA, is a reduction in the tax burden. Certainly from the airlines' point of view, if the user fees at airports, if the passenger tax and the fuel taxes were eliminated, there would be a dramatic drop in air fares and air rates.

**Mr. Hovdebo:** I have one more question, and it is an altogether different field, if I may, please.

**The Chairman:** Okay.

**Mr. Hovdebo:** You make the plea for Canadian ownership. I just wanted you to comment on your reasons for suggesting, outside of your responsibility as an airline that wants to survive, objectively, what do you have against foreign ownership?

• 1040

**Mr. Crichton:** Nothing per se, but I guess the simplest way to answer that is: If it is good for them, why is it not good for us? I cannot go out and buy any other airline of any size in any other country in the world as a Canadian, so why should I allow them to come in and buy us?

**The Chairman:** Is that fine, Mr. Hovdebo? That is a pretty good, short, succinct answer to a very large question.

Mr. Reid is next. There are two other members who have indicated an interest, and we have to wind up at least one minute before 11 a.m. because I have to go into the House. I have a statement here.

**Mr. Reid:** Mr. Chairman, Mr. Crichton, the philosophy expressed in response to the last question relating to the Canadian ownership and equity, if it applies at all, would apply to the whole of Canada and not necessarily only to the north, would it not?

**Mr. Crichton:** That is correct, yes.

**Mr. Reid:** I have a little hesitancy about accepting a north-south division, and I have to recognize with some sympathy the concerns of those who work and operate and live in the northern parts of our country. But I am one who recognizes that the historical growth of aviation in Canada came from the north where there was a deregulated society. Bush pilots, with their initiative and enterprise, built our aviation industry, and I am somewhat concerned with the protectionist approach that is being brought forward now by those carriers who operate in the north. Is it not possible to develop a practice or a philosophy somewhat similar to that of the rail lines, a public duty concept of the necessity of perpetuating the operation since they are in there and they are serving a remote and distant point, providing service on a year-round basis rather than on a highly profitable seasonal basis, but giving some protection in

## [Traduction]

tarifs excessifs, et je pense qu'il a peut-être bien raison. Il va donc falloir réfléchir à ce nouveau système. Mais moi qui suis souvent dans le Nord, au point d'en être presque un habitant, j'estime qu'il faut faire quelque chose. Je trouve que les gens de ces régions sont très nettement désavantagés.

Une solution serait peut-être, comme l'a suggéré la *North-ern Air Transport Association* de réduire le fardeau fiscal. Il est certain que du point de vue des lignes aériennes, si l'on éliminait les frais d'atterrissage dans les aéroports, la taxe sur les passagers et les taxes sur les combustibles, il y aurait une baisse notable des tarifs aériens.

**M. Hovdebo:** Si vous le permettez, je voudrais poser encore une question, sur un sujet tout à fait différent.

**Le président:** D'accord.

**M. Hovdebo:** Vous défendez le concept de la propriété canadienne. Objectivement parlant, en dehors de vos intérêts en tant que société aérienne, qu'avez-vous contre les propriétaires étrangers?

**M. Crichton:** Je n'ai rien contre eux, mais je me demande, si c'est bon pour eux, pourquoi n'est-ce pas bon pour nous? En tant que Canadien, je ne peux pas aller dans un autre pays, acheter une ligne aérienne, de n'importe quelle importance, alors pourquoi devrions-nous permettre aux autres de venir acheter chez nous?

**Le président:** Êtes-vous satisfait, monsieur Hovdebo? C'est une bonne réponse, succincte, à une vaste question.

C'est maintenant le tour de M. Reid. Deux autres députés m'ont signalé leur intention de poser des questions, et nous devons terminer au plus tard une minute avant 11 heures, car je dois aller à la Chambre. Je dois y faire une déclaration.

**M. Reid:** Monsieur le président, monsieur Crichton, ce que vous avez dit en réponse à la dernière question concernant la propriété canadienne ne vaudrait pas seulement pour le Nord, mais pour l'ensemble du pays, n'est-ce pas?

**M. Crichton:** C'est exact.

**M. Reid:** J'ai du mal à accepter une division Nord-Sud, et je comprends les inquiétudes de ceux qui vivent et travaillent dans le nord du pays. Mais je suis de ceux qui admettent qu'historiquement parlant, c'est dans le Nord, dans un milieu très réglementé, que s'est développée l'aviation canadienne. Ce sont les pilotes de la brousse avec leur esprit d'initiative et d'entreprise, qui ont donné naissance à notre aviation et c'est avec quelque inquiétude que j'accueille les propositions protectionnistes que nous suggèrent maintenant les transporteurs qui exploitent des lignes aériennes dans le Nord. Ne pourrait-on pas adopter une pratique ou une philosophie semblable à celle des chemins de fer, fondée sur le concept du service public, avec obligation pour ceux qui desservent les localités éloignées de maintenir le service pendant toute l'année, et non seulement dans la saison rentable, en leur

## [Text]

this way rather than the indirect subsidies or assistance programs to which you refer?

In relation to that as well, which is deserving of public support, is the term "social responsibility", which you mentioned. In connection with social responsibility, I would assume you are talking in terms of integrating native peoples into your operations in some way, shape or form, in training and assisting them in their environment, which is of national interest. Can we not adopt, and is your northern association not responsible for making, recommendations of a very direct nature as to how the north can grow, develop and improve by reason of your operation there, that it is deserving of some kind of public support other than just operational support and protection?

**Mr. Crichton:** Mr. Chairman, I will try to respond as briefly and as thoroughly as I can. I will just make one quick observation on the sentiments expressed by Mr. Reid with respect to the history of the development of aviation in Canada, and particularly the aura surrounding bush pilots and so on. It is all true, and we did develop that way, but I would remind everyone that we developed that way in a period of regulation that was much stricter than what we have now or we have even had in the last 10 years. The north has developed, and I would submit to you that it developed in large measure because of that regulation, because it permitted it to be done.

On the question of requirement as an alternative, as I have interpreted your point to be, an alternative to the form of regulation we are suggesting to be something like a commitment for a year-round service, apart from not dealing with certain fundamental market realities of traffic volume there is no practical way to enforce such a requirement that we are aware of. Indeed, you could well end up with the damage being done to the transportation network in the Arctic by withdrawals. I do not know of any way you can force a company to keep providing something after it has tried it and has decided it does not like it. So you are going to have a constant revolving door type situation that is equally disruptive.

• 1045

Now, the Northern Air Transport Association makes many recommendations concerning air transportation in related issues of a public nature and I believe, if it would be helpful, I can forward to you all of the copies of all of the resolutions of the association in recent times. As a northern air carrier group, we try to be and we have to be responsive to what the public wants. We are under the microscope in the north. As really the only transportation mode, we get it and we get it in spades. So we try to be responsive and we try to take actions collectively and individually that are responsive to the public need.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, I wonder if you might let me just rephrase one question that was not answered. Is it not true that you will hire any northern native who comes in the door looking for work?

## [Translation]

accordant une certaine protection en ce sens, plutôt que d'accorder les subventions indirectes dont vous avez parlé?

Vous avez également parlé de «responsabilité sociale». Je présume que lorsque vous parlez de responsabilité sociale vous voulez parler également de l'intégration des autochtones à votre exploitation, en leur offrant une formation et une aide, ce qui est dans l'intérêt national. Ne devrions-nous pas adopter, et votre association ne devrait-elle pas faire des recommandations très précises sur la façon dont nous pouvons vous aider, au-delà des mesures d'aide et de protection opérationnelle, à contribuer, par votre présence, au développement et à la croissance du Nord?

**M. Crichton:** Monsieur le président, je vais essayer de vous donner une réponse aussi brève et aussi complète que possible. Je voudrais tout d'abord faire une petite remarque sur ce que disait M. Reid à propos de l'histoire de l'aviation canadienne, et notamment de l'aura qui entoure les pilotes de brousse. Tout cela est vrai, et c'est bien ainsi que nous avons commencé, mais je voudrais vous rappeler que cela s'est fait à une époque où la réglementation était beaucoup plus stricte qu'elle ne l'est maintenant ou qu'elle ne l'a été au cours des dix dernières années. Le Nord s'est développé, et permettez-moi de vous dire qu'il a pu le faire en grande partie grâce à cette réglementation.

Quant à la prestation obligatoire de services que vous suggérez, si je vous ai bien compris, l'idée d'imposer la prestation de services pendant toute l'année, mis à part le fait que cela ne tient pas compte des réalités fondamentales de la demande, je ne crois pas qu'il soit possible de faire respecter cette obligation. En fait, cela pourrait affaiblir le réseau des transports dans l'Arctique, en forçant certains transporteurs à se retirer du marché. Je ne vois pas comment vous pouvez obliger une compagnie à continuer d'offrir un service si, après en avoir fait l'essai, elle décide que cela ne lui convient pas. Il y aura donc beaucoup de roulement, ce qui est tout aussi nuisible.

La *Northern Air Transport Association* fait plusieurs recommandations sur des problèmes de transport aérien liés à des questions de nature publique; si cela vous serait utile, je pourrais vous envoyer copie de toutes les résolutions que l'association a adoptées récemment. Dans notre rôle de transporteur aérien dans le Nord, nous devons tenir compte des besoins de la population, et nous essayons de le faire. On nous surveille étroitement dans le Nord. Puisque nous sommes vraiment le seul moyen de transport, on ne nous ménage pas. Nous essayons donc de bien écouter et de prendre collectivement et individuellement des décisions qui tiennent compte des besoins de la population.

**M. Ellis:** Monsieur le président, permettez-moi de reformuler une question à laquelle je n'ai pas eu réponse. N'est-il pas vrai que vous embaucherez n'importe quel Autochtone du Nord qui demande un emploi?



[Texte]

**Mr. Crichton:** My company has an affirmative action program in that respect, yes.

**The Chairman:** Okay. He let you ask that question and you got an answer. Okay, Mr. Reid, shorter than your first because you had about four in the first.

**Mr. Reid:** Yes, I did.

**The Chairman:** And I am going to be a lot tougher after we get moving here. This is Friday morning, that is all.

**Mr. Reid:** I want to be a little convoluted in this... The comment was made that you might be prepared to phase-in deregulation. I accept that this is an alternative to no regulation. You prefer that a more or less modified status quo remain rather than a phased in deregulation. By the year 2000, sir, do you not see some change in the water or motor traffic transportation in the next 20 years? And are you suggesting that we should not be gearing up toward facing this change that is bound to come? I do not accept the status quo as something that will be continued forever.

**Mr. Crichton:** Let me say right now—and it is certainly contained in both briefs that you have before you—we are not saying do not change; the status quo forever. In fact, in specific terms we are recommending the modified form of status quo as suggested by the CTC, at least for the next four years when it should be reviewed again, which coincides with the Minister's suggestion to review the entire deregulation exercise all over the country in four years. So we are saying, at least for four years let us exempt the north from this situation. But we are not saying never say never.

**Mr. Reid:** Fine. I am glad to hear that.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Reid. Mr. Hardey.

**Mr. Hardey:** Thank you very much, Mr. Chairman. I just want to deal a little bit more with the idea of subsidy and what it means. I think I am hearing just a little bit of a contradiction and I would like you to clarify it if you would. I certainly agree with your statement that the bottom line in any business, including acting as a carrier in either the southern or the northern part of Canada, is that you have to turn over some kind of modest dollar in the form of profit in order to stay in business. And I think you made a statement that this is what it is all about and if anybody is going to stay in the business of being a carrier in any part of Canada, that has to be a fact. Yet, I am also hearing that because of deregulation there is some silly idea of being rejected on the idea there will be a swing away from services from the north to the south.

It appears to me that if the subsidy was in place with the idea of equalizing—using that word “equalizing”—the north and the south in regard to the situation of addressing costs, and so forth, putting it up front, it makes it very easy for carriers to look at that and know exactly their position. Competition would come into the picture and actually I would

[Traduction]

**M. Crichton:** Il est vrai que ma compagnie a mis en place un programme d'action positive en ce sens.

**Le président:** D'accord. Il vous a laissé poser la question et vous avez eu une réponse. D'accord, monsieur Reid, veuillez poser une question plus courte que la première, parce que vous en aviez quatre en une.

**M. Reid:** C'est vrai.

**Le président:** Je serai beaucoup plus strict à partir de maintenant. Nous sommes vendredi matin, c'est tout.

**M. Reid:** Je voudrais faire un long détour pour celle-ci... On a dit que vous seriez peut-être disposé à accepter une déréglementation graduelle. Je reconnais que c'est une solution de rechange à l'absence de réglementation. Vous préférez le maintien d'un statu quo plus ou moins modifié, plutôt qu'une déréglementation graduelle. Ne croyez-vous pas, monsieur, que d'ici l'an 2000, il y aura des changements dans les transports terrestres ou maritimes? Ne croyez-vous que nous devrions nous préparer à ces changements inévitables? Je ne crois pas que le statu quo puisse être maintenu éternellement.

**M. Crichton:** Je dois préciser maintenant—et cela est certainement dit dans les deux mémoires que vous avez devant vous—que nous ne rejetons pas le changement; nous ne défendons pas le statu quo à perpétuité. En fait, pour parler de façon très précise, nous recommandons une forme modifiée de statu quo, comme le suggère la CCT, et ce, au moins pour les quatre prochaines années, après lesquelles un réexamen s'imposerait. Cela coïncide avec la suggestion du ministre d'évaluer tout l'exercice de déréglementation pour l'ensemble du pays dans quatre ans. Notre position est donc la suivante: pour les quatre prochaines années au moins, le Nord devrait être exempté de cet exercice. Nous ne disons pas qu'il ne faudra jamais changer.

**M. Reid:** Très bien. Je suis heureux d'entendre cela.

**Le président:** Merci, monsieur Reid. Monsieur Hardey.

**M. Hardey:** Merci beaucoup, monsieur le président. Je voudrais parler encore un peu de la question des subventions, et de ce que cela représente. J'ai cru déceler une petite contradiction, et je voudrais avoir des précisions. Je suis d'accord lorsque vous affirmez que, dans toute entreprise, y compris un transporteur dans le sud ou le nord du Canada, pour rester en affaires, il est nécessaire de réaliser un bénéfice quelconque, fut-il modeste. Vous avez affirmé ce principe sans équivoque; pour être transporteur au Canada, peu importe où, il faut réaliser un bénéfice. Et pourtant, on dit également que, en raison de la déréglementation, il y aurait un certain abandon des services dans le Nord, au profit du Sud.

Il me semble que si on établissait un programme de subventions dans le but d'égaliser—et j'utilise le mot «égaliser»—la situation entre le Nord et le Sud pour ce qui est des coûts etc., il serait très facile pour les transporteurs d'examiner la situation et de connaître exactement leur position. Le jeu de la concurrence se ferait sentir et je pense que les transporteurs du Sud voudraient venir dans le Nord, et non pas le contraire.

[Text]

look and see action of carriers coming from the south to the north, not the other way around.

• 1050

Also, when I say "services", I am really talking about not cost drops as far as fares are concerned but some competition in the services so the people who are using those either for shipping freight or themselves would have a better bang for their buck in that regard.

**Mr. Crichton:** I am not quite certain what type of subsidy you are talking about. If you are referring to the type of subsidy that is vaguely suggested in the *Freedom to Move* paper, similar to the U.S. experience, then let us look at the U.S. experience, and it is quite the opposite.

If you are referring to a different type of subsidy where the government is prepared to put all kinds of money into the north, then you are talking about subsidizing competition. Yes, people will go north. As a businessman, if you are going to tell me I can go and fly my airplanes around up north and I will be paid to do it whether there is a demand for it or not then I am going to go there, and certainly so will lots of other people. But the actual situation with respect to subsidies, realistically viewed in the available markets and the services . . .

**Mr. Hardey:** Well, certainly the way I view this is that a subsidy approach is, again using that word "equalizing", in order to equalize the position of the north and the south as far as cost factors are concerned. The subsidy factor is simply related into that area, and competition takes over from there. It is not a matter of being guaranteed a profit by any means. I do not understand your . . .

**Mr. Crichton:** No. Okay. That is all right. I was not quite certain what type of subsidy regime you were thinking of, but in what you are suggesting I would say that the flaw may well be that you still are dealing with limited traffic volumes. Simply because you enhance the ability of those traffic volumes to pay their way is not going to change the volumes to any appreciable degree, and it is not going to change the amount of money the air carrier is getting, even now. So we are still back to the same situation of trying to maintain viable and responsive services on a regular basis in that area when the net amount of money that is floating around has not changed. Where it has come from has perhaps changed, but what is going to the airline has not.

**Mr. Hardey:** I accept that. I think you are also agreeing at the same time that if the program was in place, as I suggested—because it would not be an abandonment of the northern system, certainly where it did not warrant two carriers competing with each other in the same area—certainly a safeguard would be built into the system where there would not be an abandonment of certain areas because of deregulation then.

**Mr. Crichton:** Without prolonging my answer, no, I think it is more complex than that, and we have set out in our brief

[Translation]

Egalement, lorsque je parle de «services», je ne parle pas vraiment d'une réduction des tarifs, mais bien d'une certaine concurrence dans le niveau des services, afin que les gens utilisant ces services, qu'ils voyagent eux-mêmes ou qu'ils envoient des marchandises, en auraient plus pour leur argent.

**M. Crichton:** Je ne sais pas trop de quel type de subvention vous parlez. Si vous faites allusion au type de subvention dont on parle vaguement dans *Aller sans entraves*, ce qui serait semblable à l'expérience américaine, alors regardons ce qui s'est passé là-bas, et c'est tout à fait le contraire de ce que vous dites.

Si vous parlez d'un type différent de subvention où le gouvernement serait disposé à investir beaucoup d'argent dans le Nord, alors il s'agirait d'une subvention à la concurrence. Dans ce cas, il est vrai que des compagnies voudraient faire affaire dans le Nord. Je suis un homme d'affaires, et si vous me dites que je peux faire voler mes avions dans le Nord et que je serai payé, peu importe qu'il y ait ou non une demande pour mes services, alors j'irai là-bas, tout comme bien d'autres compagnies, sans doute. Mais la véritable situation relativement aux subventions, si l'on tient compte avec réalisme des marchés et des services disponibles . . .

**M. Hardey:** Pour ma part, je perçois les programmes de subventions comme étant—et j'utilise encore le mot «égaliser»—un moyen d'égaliser les facteurs coûts entre le Nord et le Sud. Les subventions ne seraient utilisées qu'à cette fin, et la concurrence prévaudrait pour le reste. Il ne s'agirait sûrement pas de garantir un bénéfice. Je ne comprends pas votre . . .

**M. Crichton:** Non, d'accord. Ça va. Je n'étais pas trop certain du type de subvention dont vous parliez; quant à ce que vous proposez, je pense que le problème demeure un trafic limité. Même si vous augmentez la possibilité de rentabilité de ces services, il n'y aura pas d'augmentation marquée du volume, et cela ne changera en rien les bénéfices des transporteurs aériens, même maintenant. Nous connaîtrions donc la même situation, c'est-à-dire que nous essayons de maintenir dans cette région des services rentables, adaptés et réguliers, alors que les sommes d'argent en circulation demeurent inchangées. La source de ces fonds aura peut-être changé, mais non la proportion revenant aux transporteurs aériens.

**M. Hardey:** Je le reconnais. Sauf erreur, vous acceptez également que, si ce programme était en place, comme je l'ai dit—puisqu'il ne s'agirait pas d'abandonner le système du Nord, certainement dans les cas où il n'est pas justifié d'avoir deux transporteurs se faisant concurrence dans la même région—il faudrait sûrement établir dans le système des mesures de protection empêchant que la déréglementation n'entraîne l'abandon de certaines régions.

**M. Crichton:** Sans répondre trop longuement, je dirais que la question est plus complexe que cela, et dans notre mémoire

[Texte]

some very specific examples of why we think it is just unrealistic.

**The Chairman:** Is that it?

**Mr. Forrestall:** The paper contemplates that problem; it has not abandoned it as a problem.

**Mr. Crichton:** No. I hope I have been meticulous in referring to the paper as policy proposals.

**The Chairman:** Is that fine, Mr. Hardey? Fine. I must say it is interesting that the paper does touch on this, as Mr. Forrestall mentioned, and...

**Mr. Benjamin:** It only touches on it.

**The Chairman:** I said, Mr. Benjamin, it touches on it.

It is very interesting that a group is here that represents the north. Of course some people around this table have had different thoughts about subsidies and negative thoughts about subsidies, and philosophically the group that lives and breathes and works in the north has come before us and said... Granted, you are protecting the status quo and you are protecting your own operations—we are not naïve—but I am very interested that you do not want the subsidy program.

You touched on, either to Mr. Reid or Mr. Hardey, something we have not touched on, and it was in your brief. In the closing minutes I would like you just to elaborate a little more on the difference between the American system and your system, with your neighbour Alaska, in terms of regulation or deregulation, and what you find in the fit, willing and able in the paper—and yet in the States, which has tougher laws in many ways, they still are going to have some regulation beyond the fit, willing and able free entry, as I understand your paper, and they have not gone as far as the potential of this paper might go to have it open-ended.

• 1055

**Mr. Crichton:** That is correct, Mr. Chairman. As for the "fit, willing, and able", which you can apply to either country, country-wide, the "fit, willing, and able" test in the U.S. involves an applicant for licence satisfying the government with more criteria than are proposed under *Freedom to Move*. The various other criteria are set out in the briefs. So there is a more onerous system to become initially licensed there.

About the comparisons of the remote areas of both countries, Alaska has many, many, many times the market size of the N.W.T. It is a much smaller physical area, with many more people. It has a far greater alternate transportation mode infrastructure: roads, rail, sea. It has a more temperate climate. Yet the U.S. government at the moment is spending well over \$50 million Canadian a year to subsidize air services in that environment. We are not spending any direct subsidies in Canada on air services.

[Traduction]

nous avons donné des exemples très précis des raisons pour lesquelles nous croyons que cela n'est pas réaliste.

**Le président:** C'est tout?

**M. Forrestall:** Vous abordez ce problème dans votre document; vous ne l'avez pas abandonné.

**M. Crichton:** Non. J'espère avoir pris la précaution de dire que ce document contient des propositions de politique.

**Le président:** C'est tout, monsieur Hardey? Très bien. J'avoue qu'il est intéressant que ce document aborde cette question, comme le disait M. Forrestall, et...

**M. Benjamin:** On ne fait que l'aborder.

**Le président:** Monsieur Benjamin, j'ai dit qu'on abordait cette question.

Il est très intéressant qu'un groupe soit ici pour représenter le Nord. Certaines personnes autour de cette table ont bien sûr eu des réflexions variées et négatives à l'endroit des subventions, et ceux qui vivent et travaillent dans le Nord sont venus nous dire... Soit, vous protégez le statu quo et vous protégez vos propres intérêts—nous ne sommes pas naïfs—mais je suis très intéressé par le fait que vous ne voulez pas du programme de subventions.

Vous avez abordé, pour répondre à M. Reid ou à M. Hardey, une question que nous n'avons pas touchée, et cela se trouve dans votre mémoire. Dans les dernières minutes de cette réunion, je voudrais que vous nous en disiez un peu plus sur la différence entre votre système et le système américain, celui de vos voisins en Alaska; qu'en est-il de la réglementation ou de la déréglementation, que pensez-vous du critère d'aptitude dont on parle dans le document—et pourtant aux États-Unis, où les lois sont plus strictes de bien des façons, si j'ai bien compris votre exposé, on imposerait quand même certains règlements au-delà du critère d'aptitude. Dans leur tentative de déréglementation, les Américains ne sont pas aussi loin que ne le laisserait entendre ce document.

**M. Crichton:** C'est exact, monsieur le président. Quant aux «critères d'aptitude» qui pourraient être applicables dans l'ensemble du territoire des deux pays, pour satisfaire aux États-Unis aux «critères d'aptitude» celui qui demande un permis doit répondre à un nombre de critères plus élevé que ce que l'on propose dans *Aller sans entraves*. Les autres critères sont exposés dans les mémoires. Il est donc plus coûteux d'obtenir un premier permis là-bas.

Quant à une comparaison entre les régions reculées des deux pays, l'Alaska dispose d'un marché considérablement plus grand que celui des Territoires du Nord-ouest. Il s'agit d'une région géographiquement beaucoup plus petite mais beaucoup plus habitée. L'infrastructure des transports offre beaucoup plus de possibilités: la route, les voies ferrées, l'océan. Et pourtant, actuellement le gouvernement américain dépense au-delà de 50 millions de dollars canadiens par année pour subventionner les services aériens dans cette région. Au Canada, il n'y a pas de subventions directes au transport aérien.



[Text]

**Mr. Benjamin:** I want to make a point, Mr. Chairman. I want to say to Mr. Crichton that I for one support his contention about a modified regulated system—an updated, upgraded regulated system—in the North. I agree with him completely that I am sick and tired of these outfits that come in at their convenience and cream the gravy off the top. All their hangars and everything else are based in the south. I am opposed to their coming in as and when they can cream the gravy off the top with fishermen and hunters and tourists and leave the worst part of the season to the people who have their whole operation in the North. As far as I am concerned, we should keep those other birds the hell out of there.

**The Chairman:** Mr. Crichton and Mr. Nobbs, I want to thank you again for co-operating with the clerk and getting here. You postponed a couple of things to the convenience of the Chair, and I appreciate that very much, on behalf of the members of the committee. Basically, as I see your position, the north is different and it should be treated a little differently. You have some very good facts, figures, examples in a very comprehensive brief. Thank you again for coming.

We adjourn till Tuesday at 9.30 a.m., when the Canadian Trucking Association will be before us.

[Translation]

**M. Benjamin:** Permettez-moi une observation, monsieur le président. Je voudrais dire à M. Christian que, pour ma part, j'appuie sa position quant à l'établissement d'un système de réglementation modifié et remis à jour pour le Nord. Tout comme lui, j'en ai assez de voir ces compagnies s'installer à leur guise pour prendre la crème du marché. Leurs hangars et tout le reste se trouve dans le Sud. Je m'oppose à ce qu'elles puissent agir à leur guise pour prendre la crème du marché avec les pêcheurs, les chasseurs et les touristes, laissant la pire partie de la saison aux transporteurs qui sont installés entièrement dans le Nord. À mon avis, nous devrions garder ces oiseaux de malheur à l'extérieur de ce territoire.

**Le président:** Monsieur Christian, monsieur Nobbs, je désire une fois de plus vous remercier d'avoir collaboré avec le greffier et d'être venus nous voir. Vous avez retardé quelques rendez-vous à la demande du président, et je l'apprécie grandement, au nom des membres du Comité. Si j'ai bien compris votre position, essentiellement vous affirmez que le Nord est différent et qu'il devrait être traité en conséquence. Vous avez présenté d'excellentes données, des chiffres et des exemples dans un mémoire très complet. Merci encore pour votre témoignage.

Nous levons la séance jusqu'à mardi, 9h30. Nos témoins seront les représentants de la *Canadian Trucking Association*.











*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

WITNESS—TÉMOIN

*From the Northern Air Transport Association and Bradley  
Air Services Limited/First Air:*

John W. Crichton, President.

*From Bradley Air Services Limited/First Air:*

J.W. Crichton, Executive Vice-President.

*De l'Association du transport aérien du Nord et de «Bradley  
Air Services Limited/First Air»:*

John W. Crichton, président.

*De «Bradley Air Services Limited/First Air»:*

J.W. Crichton, vice-président exécutif.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 29

Tuesday, October 29, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 29

Le mardi 29 octobre 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

# Transport

# Transports

RESPECTING:

Document entitled "Freedom to Move"

CONCERNANT:

Document intitulé «Aller sans entraves»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Vincent Dantzer  
Mike Forrestall  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
André Ouellet  
André Plourde  
Joe Reid  
Gordon Taylor  
Brian Tobin

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

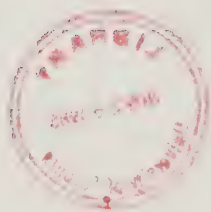
George Baker  
Ross Belsher  
Bill Blaikie  
Lise Bourgault  
Gabriel Desjardins  
Jack Ellis  
Bill Gottselig  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Arnold Malone  
Moe Mantha  
Louis Plamondon  
Joe Price  
Bill Rompkey  
Thomas Suluk

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*



## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, OCTOBER 29, 1985  
(37)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:32 o'clock a.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Mike Forrestall, J. Patrick Nowlan, André Plourde, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

*Alternates present:* Ross Belsher, Jack Ellis.

*Other Member present:* Jack Scowen.

*In attendance:* David Cuthbertson, Study Director; John Christopher, Research Officer; Michael MacLeod, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

*Witnesses: From the Canadian Trucking Association:* Wes Armour, President; Pat McGuire, President, Inter-City Truck Lines Canada Inc.; Ken Maclaren, Executive Director. *From the Canadian Pacific Railways:* I.B. Scott, Chairman and Chief Executive Officer; Russell S. Allison, President; Robert J. Ritchie, Vice-President, Marketing and Sales; John P. Kelsall, Vice-President, Operation and Maintenance.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move".

Ken Maclaren made an opening statement and with the other witnesses from the Canadian Trucking Association, answered questions.

It was agreed,—That certain background questions submitted by the Chairman would be responded to, in writing, by the Canadian Trucking Association.

At 11:00 o'clock a.m. the sitting was suspended.

At 11:10 o'clock a.m. the sitting was resumed.

I.B. Scott from CP Rail made an opening statement and, with the other witnesses answered questions.

It was agreed that certain written questions submitted by the Chairman will be responded to, in writing, by the Canadian Pacific Railways.

At 12:20 o'clock p.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

## AFTERNOON SITTING

(38)

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

*Alternate present:* Ross Belsher.

*In attendance:* David Cuthbertson, Study Director; John Christopher, Research Officer. *From the Canadian Transport*

## PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 29 OCTOBRE 1985  
(37)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 9 h 32, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Mike Forrestall, J. Patrick Nowlan, André Plourde, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

*Substituts présents:* Ross Belsher, Jack Ellis.

*Autre député présent:* Jack Scowen.

*Aussi présents:* David Cuthbertson, directeur de l'étude; John Christopher, attaché de recherche; Michael MacLeod, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, Direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, Direction de l'exploitation et des tarifs.

*Témoins: De l'Association canadienne du camionnage:* Wes Armour, président; Pat McGuire, président, «Inter-City Truck Lines Canada Inc.»; Ken Maclaren, directeur exécutif. *Du Canadien Pacifique:* I.B. Scott, président du conseil et chef de la direction; Russell S. Allison, président; Robert J. Ritchie, vice-président, Marketing et ventes; John P. Kelsall, vice-président, Exploitation et entretien.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé *Aller sans entraves*.

M. Maclaren fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et les autres témoins de l'Association canadienne du camionnage répondent aux questions.

*Il est convenu,*—Que l'Association canadienne du camionnage répondrait par écrit à certaines questions générales du président.

A 11 heures, le Comité interrompt les travaux.

A 11 h 10, le Comité reprend les travaux.

I.B. Scott, de CP Rail, fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et les autres témoins répondent aux questions.

*Il est convenu,*—Que le Canadien Pacifique répondrait par écrit à certaines questions générales du président.

A 12 h 20, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre aujourd'hui à 15 h 30.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(38)

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 15 h 35, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

*Substitut présent:* Ross Belsher.

*Aussi présents:* David Cuthbertson, directeur de l'étude; John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission*

*Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

*Witness: From the Canadian Railway Labour Association:* E.G. Abbot, Executive Secretary.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move".

The witness read an opening statement and answered questions.

At 5:32 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

*canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, Direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, Direction de l'exploitation et des tarifs.

*Témoin: De l'Association des syndicats de cheminots du Canada:* E.G. Abbot, secrétaire exécutif.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé *Aller sans entraves*.

Le témoin lit une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 17 h 32, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, October 29, 1985

• 0934

**The Chairman:** Order, please.

I see a quorum for purposes of taking evidence, in view of the special procedural motion we passed that as long as there are four members here, with all the problems of members coming to competing committees at the same time... Unfortunately, this is the first time we are using the first rule, that as long as there are four members, regardless of political stripe, we are able to meet. So we do not cause any embarrassment to witnesses who have put in quite a time for briefs and have come, in some cases, many miles, I am glad to see that we have that motion.

• 0935

So I would like to welcome Mr. Maclaren, who is appearing on behalf of the Canadian Trucking Association with other gentlemen from the association.

Mr. Maclaren, please introduce the gentlemen with you.

**Mr. Ken Maclaren (Executive Director, Canadian Trucking Association):** Mr. Chairman, it is a pleasure to do that. They are Mr. Wes Armour, President, G.M. Armour & Sons Ltd. of Moncton, who is also the President of the Canadian Trucking Association; and Mr. Pat McGuire, President of Inter-City Truck Lines Canada Inc., Toronto, part of the Reimer transportation group.

Mr. Chairman, it is a pleasure for the Canadian Trucking Association to be before the Standing Committee on Transportation again. We appreciate the pressure the committee is under in reporting on this most important document, *Freedom to Move*, which unquestionably represents the most comprehensive review of transportation policy this century.

I would like to summarize our position, using the summary at the beginning of our latest brief—so much paper has been generated in such a short time on this issue that even I have a hard time trying to keep up with it—just to set the background of the trucking industry, its role in the country, and deregulation and what it means to us, and to highlight the implications of *Freedom to Move*.

The trucking industry in Canada is composed of two major segments: private trucking and for-hire trucking. There are about 50,000 private trucking companies with more than five vehicles, and there are some 24,000 separate undertakings on the for-hire side, 10,000 to 12,000 of which are brokers or owner-operators. The balance are mostly regulated common-carrier truckers, regulated by a provincial board. So you have

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 29 octobre 1985

**Le président:** Silence, s'il vous plaît.

Je vois que nous avons le quorum pour recueillir des témoignages, étant donné la motion spéciale de procédure que nous avons adoptée, dès qu'il y a quatre députés ici, à cause des difficultés pour les députés de devoir siéger à plusieurs comités en même temps... Malheureusement, c'est la première fois que nous utilisons la première règle, à savoir que dès qu'il y a quatre députés, peu importe leur allégeance politique, nous pouvons délibérer. De cette façon, nous ne suscitons aucun embarras aux intervenants qui ont passé pas mal de temps à préparer leurs exposés et qui sont venus, dans certains cas, de très loin. Je suis content de voir que cette motion a été adoptée.

Donc, je voudrais souhaiter la bienvenue à M. Maclaren, qui comparait ici au nom de l'Association canadienne du camionnage avec d'autres messieurs de la même association.

M. Maclaren, veuillez présenter les messieurs qui vous accompagnent.

**M. Ken Maclaren (directeur exécutif, Association canadienne du camionnage):** Monsieur le président, cela me fait plaisir. Je vous présente M. Wes Armour, directeur général chez Armour & Sons Ltée de Moncton, qui est également président de l'Association canadienne du camionnage et M. Pat McGuire, président d'*Inter-City Truck Lines Canada Inc.*, Toronto, société faisant partie du groupe d'entreprises de transport Reimer.

Monsieur le président, c'est un plaisir pour l'Association canadienne du camionnage de paraître à nouveau ici devant le Comité permanent des transports. Nous nous rendons compte de la tâche énorme que représente pour le Comité l'étude de ce document des plus important, *Aller sans entraves*, qui constitue sans aucun doute l'ouvrage le plus complet sur la politique en matière de transports des cent dernières années.

Je voudrais résumer notre position, en utilisant le sommaire figurant au début de notre dernier exposé—il s'est écrit tant de choses en si peu de temps sur cette question que même moi, j'ai eu de la difficulté à me tenir à jour—simplement pour situer l'industrie du camionnage, son rôle dans le pays, la déréglementation et ce qu'elle signifie pour nous et pour mettre en relief les conséquences du document *Aller sans entraves*.

L'industrie du camionnage au Canada est composée de deux segments principaux: le camionnage pour propre compte et le camionnage pour compte d'autrui. Il y a environ 50 000 entreprises de camionnage pour propre compte qui ont plus de cinq véhicules et quelque 24 000 entreprises distinctes qui font du camionnage pour le compte d'autrui, dont 10 000 à 12 000 sont des courtiers ou des entreprises dont le propriétaire est à la fois le propriétaire et l'exploitant. Les autres entreprises sont

## [Text]

at least 10,000 regulated truckers in this "over-regulated industry" that people talk about as needing to be deregulated.

The industry structure on the for-hire side, which of course is what we are here to represent, is that it is a \$6 billion industry, yet there are only 35 carriers in the country that earn more than \$25 million; 4, maybe 5 carriers that earn in excess of \$100 million; and 2 of those carriers are railway subsidiaries. So there are many, many competitors in the various segments of the for-hire trucking industry across the country.

Regulatory reform in trucking is well under way. It was initiated in the spring of 1984. Because of the split jurisdiction in regulation in trucking, there is a federal role; but it has been delegated under the Motor Vehicle Transport Act to the provinces for extra-provincial trucking. Regulation of trucking has taken place traditionally at the provincial level under provincial boards. You have intra-truckers and extra-provincial—that is, interprovincial or international truckers—regulated by those provincial boards.

Regulatory reform has been undertaken by the Canadian Conference of Motor Transport Authorities, which is a joint body made up of federal-provincial transport officials, who report to the Council of Transport Ministers, which involves all the provincial Transport Ministers and the federal Minister. Regulatory reform in trucking had three elements to it. It was to deregulate, or substantially deregulate, on the economic test; to put in a fitness entry test; and also to enhance safety in trucking in the process of lessening the economic test. As well, the council of Ministers agreed that the structural costs for taxing or collecting fees for licence plates for interprovincial truckers should be simplified.

So far the results have been very mixed. The council of Ministers has agreed to a reverse-onus economic test in trucking, which virtually amounts to deregulation. It comes into force on January 1, 1987. They are still working on a fitness threshold test for a carrier's capability—his insurance coverage, his knowledge of the industry—which would apply primarily to new truckers entering the market, and work is just beginning on the most important area of a comprehensive,

## [Translation]

pour la plupart des transporteurs publics réglementés par une commission provinciale. Donc, vous avez au moins 10 000 camionneurs réglementés dans cette «industrie réglementée à l'excès» dont les gens disent qu'elle doit être déréglementée.

La structure de la partie de l'industrie du camionnage composée des entreprises de camionnage pour compte d'autrui, qui sont, bien entendu, les entreprises que nous sommes venus représenter ici, correspond à un chiffre d'affaires de 6 milliards de dollars et pourtant il n'y a dans cette partie de l'industrie du camionnage au Canada que 35 transporteurs qui gagnent plus de 25 millions de dollars et quatre, peut-être cinq, qui gagnent plus de 100 millions, dont deux sont des filiales de sociétés ferroviaires. Cela signifie donc qu'il y a beaucoup, beaucoup de concurrents dans les divers segments de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui un peu partout au pays.

La réforme de réglementation de l'industrie du camionnage est déjà bien en cours. Elle a été entreprise au printemps de 1984. En raison du partage des compétences dans le domaine de la réglementation de l'industrie du camionnage, le fédéral a un rôle à jouer; le gouvernement fédéral a toutefois délégué ses attributions en matière de réglementation des entreprises de camionnage extra-provinciales aux provinces depuis l'adoption de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*. La réglementation de l'industrie du camionnage a traditionnellement été assurée au niveau provincial par des commissions provinciales. Vous avez les entreprises de camionnage intra-provinciales et les entreprises de camionnage extra-provinciales—c'est-à-dire, les entreprises de camionnage interprovinciales ou les entreprises de camionnage internationales—qui sont réglementées par ces commissions provinciales.

La réforme de la réglementation a été entreprise par la Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé qui est un organisme mixte regroupant des fonctionnaires des transports du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux, qui relève du Conseil fédéral-provincial des ministres des transports, lequel conseil est constitué de tous les ministres provinciaux des Transports et du ministre fédéral des Transports. la réforme de la réglementation de l'industrie du camionnage vise trois objectifs. Elle vise à déréglementer en totalité ou tout au moins en grande partie en fonction du critère économique, à introduire un critère d'aptitude à l'entrée et également à améliorer la sécurité dans le domaine du transport par camion avec l'assouplissement du critère économique. De même, le Conseil des ministres s'est accordé à reconnaître qu'il fallait simplifier les coûts structuraux d'imposition et de perception des droits que doivent payer les entreprises de camionnage interprovinciales pour l'obtention des plaques d'immatriculation.

Jusqu'à présent, les résultats ont été très variables. Le Conseil des ministres s'est mis d'accord pour que le fardeau de la preuve soit inversé relativement au critère économique, ce qui équivaut en pratique à la déréglementation. Cette mesure devrait entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1987. Ils essaient encore de mettre au point un critère de capacité minimale d'un transporteur qui déterminerait, par exemple, les garanties de ses assurances et sa connaissance de l'industrie et qui s'adresserait principalement aux nouveaux camionneurs. Des

## [Texte]

uniform, ongoing safety regime, which is of critical importance given the U.S. experience under deregulation.

• 0940

The U.S. trucking industry was substantially deregulated in 1980, and since then there have been very dramatic moves in that industry. There have been two phenomena. First, the truckload industry has become hypercompetitive with new entrants entering that market, and the LTL industry, the largest part of the industry, has gone towards much greater concentration with a few super carriers emerging into the \$1 billion to \$1.5 billion level, who cover the country with 500 to 700 terminals. Those very large U.S. truckers are all now penetrating the Canadian market. They are interested in two or three markets—Vancouver, Toronto and Montreal—which complement their U.S. network. That, of course, gets them access to about two-thirds of the Canadian transportation market.

Mr. Chairman, for the for-hire trucking industry, I guess the critical element and the underlying premise where we have real concerns with *Freedom to Move* relates to the marketplace. We are talking about relying on market forces, following the United States into deregulation because of the efficiencies that will be created. We think we have to take a very close look at just what we have as a marketplace here.

Historically, Canadian governments have had to play a major role in transportation, not just in providing infrastructure but also in operating services or subsidizing various aspects of that transportation market, be it the subsidies for transport in the Atlantic region, of which you are well aware, the Crow rate or what have you. Then, of course, there is the role of the Crown corporations which are the dominant carriers in air and service freight transportation.

Transportation in this country has been a major, if not the most, critical tool of regional economic development, and since Confederation, governments have spent a great deal of time and effort in ensuring that the country has a viable national transportation system. One has to take a look, therefore, at the comparison between the Canadian and U.S. marketplaces to find out just how far we can go in emulating the U.S. experience. There is the implication of demographics and population, where the Americans have 42 cities with a population over 1 million. We just found out from the World Series that there are even two of those cities in the state of Missouri. I did not know that.

That gives the Americans 861 potential intercity traffic routes, with a population of over 1 million. We have three,

## [Traduction]

recherches viennent d'être amorcées sur l'aspect le plus important d'un régime de sécurité permanent, uniforme et exhaustif, régime qui est d'une importance capitale compte tenu de ce qui s'est passé aux États-Unis pendant la période de déréglementation.

L'industrie américaine du camionnage a été en grande partie déréglementée en 1980 et depuis cette époque, l'industrie a connu une évolution spectaculaire. Deux phénomènes ressortent le plus. D'abord, l'arrivée de nouveaux camionneurs sur le marché a intensifié grandement la concurrence au sein de l'industrie du transport de charges partielles, s'est acheminée vers une concentration beaucoup plus grande. En effet, quelques transporteurs de très grande envergure, dont le chiffre d'affaires varie de 1 \$ à 1,5 milliard de dollars, ont construit dans tout le pays de 500 à 700 installations terminales. Ces supers-grands américains sont tous en train de pénétrer actuellement le marché canadien. Ils sont intéressés à exploiter deux ou trois marchés, c'est-à-dire Vancouver, Toronto et Montréal, pour compléter leur réseau dans leur pays. Evidemment, ils pourraient avoir ainsi accès aux deux tiers environ du marché du transport au Canada.

Monsieur le président, pour ce qui est de l'industrie du camionnage pour le compte d'autrui, je pense que le marché est l'élément capital et la prémisses fondamentale du document *Aller sans entraves* qui nous préoccupe vraiment. Nous parlons de nous en remettre au jeu des forces du marché, de suivre les États-Unis dans la voie de la déréglementation en raison de l'efficacité que cette méthode apportera. Selon nous, il nous faut examiner très attentivement les caractéristiques du marché canadien.

Depuis toujours, les gouvernements du Canada ont dû jouer un rôle de premier plan dans le secteur des transports. Ils ont été appelés à non seulement mettre en place une infrastructure, mais aussi à assurer des services ou à subventionner divers aspects de ce marché des transports, qu'il s'agisse de subventions versées au transport dans la région de l'Atlantique, que vous connaissez bien, du taux du Nid-de-Corbeau ou d'autres mesures. Evidemment, n'oublions pas les sociétés d'État qui occupent une place dominante dans le transport aérien et dans le transport des marchandises.

Dans notre pays, les transports se sont avérés un outil crucial de développement économique régional, sinon l'outil le plus capital, et depuis la Confédération, les gouvernements ont consacré beaucoup de temps et d'efforts à faire en sorte que le pays soit doté d'un système de transport national viable. Par conséquent, nous n'avons qu'à jeter un coup d'oeil sur la comparaison entre les marchés canadien et américain pour nous apercevoir jusqu'où nous pouvons aller pour essayer de répéter l'expérience américaine. Il faut tenir compte de l'aspect démographique: 42 villes aux États-Unis comptent plus d'un million d'habitants. Nous venons tout juste de nous rendre compte en regardant la Série mondiale qu'il y en avait même deux seulement dans l'État du Missouri. Je l'ignorais.

Grâce à ce réseau de villes, les Américains ont la possibilité d'exploiter 861 routes interurbaines et d'atteindre ainsi plus



*[Text]*

Montreal and Toronto, and there is a rumour of a third city away off across the Rocky Mountains called Vancouver, 2,000 miles away. That is a radically different marketplace than they have in the United States for a viable, competitive transportation system running on market forces.

The structure of the Canadian economy has resulted in a mixed transportation system. By that, I mean that most of our long-haul truckers in particular have had to rely on mixed truckload and LTL: LTL manufactured goods out of central Canada, truckload commodities where we are highly competitive with the railways coming back in. Indeed, the 1983 Statistics Canada analysis shows that some 15 rail-truck competitive commodity movements from western Canada to central Canada and from eastern Canada to central Canada account for well over half the traffic volume of trucks coming back to central Canada. That is critically important traffic to us, and in an every-man-for-himself competitive system against the railways, the truckers could easily be squeezed to the sideline because they could lose a lot of that back-haul truckload traffic.

At the same time, the trucking industry has managed to provide service since it became a viable national competitor to rail in special areas. But those special areas require special equipment. Members of this committee who have seniority, who have been here for 10 years, will recall that every fall and indeed during the winter, a howl would go up from different parts of the country on behalf of various producers, be it the Okanagan Valley, meat producers in the west, potatoes during the winter from New Brunswick and P.E.I., or the fishing industry, about the inadequacy of rail service and lack of adequate temperature-controlled equipment. You do not hear that any more because the truckers moved in during that last decade and have taken away a lot of that business.

But to do that, those truckers have had to have specialized equipment, \$15 thousand refrigeration units. Their trailers cost an extra \$15,000 to \$20,000. They have to give up between 7,000 and 10,000 pounds of carrying capacity. So they are giving away efficiency in hauling general freight in order to pick up that specialized commodity, and they do a good job of it.

One of the lessons of deregulation in the States is that TL and LTL are not compatible. The hyper-efficiency that is required does not allow those two to mix to the same extent as

*[Translation]*

d'un million de personnes. Au Canada, il y a Montréal et Toronto, et selon une rumeur, une troisième ville, appelée Vancouver, serait située de l'autre côté des montagnes Rocheuses, à 2,000 milles de distance. La situation est donc tout à fait différente de celle qui existe aux États-Unis et le défi d'établir un réseau de transport concurrentiel et rentable soumis au jeu des forces du marché est exceptionnel.

La structure de l'économie canadienne a donné naissance à un réseau de transport mixte. Je veux dire que la plupart de nos transporteurs sur de longues distances en particulier ont dû se rabattre sur le transport de charges complètes de marchandises diverses et de charges partielles: ils transportaient des charges partielles d'articles manufacturés à partir du centre du Canada et des charges complètes de marchandises dans les endroits où nous occupons une position très concurrentielle par rapport aux chemins de fer. En effet, une analyse menée en 1983 par Statistique Canada indique qu'environ 15 expéditions de marchandises concurrentielles par chemin de fer et par camion depuis l'ouest du Canada jusqu'au centre du Canada et depuis l'est du Canada jusqu'au centre du Canada représentent plus de la moitié des expéditions des camionneurs qui s'en retournent dans le centre du Canada. Il s'agit là d'un marché très important pour nous et dans ce réseau qui concurrence les chemins de fer et dans lequel le principe directeur est «chacun pour soi», les camionneurs pourraient être facilement écartés s'ils perdaient une grosse partie de ces expéditions de charges complètes sur le trajet de retour.

Au même moment, l'industrie du camionnage a réussi à assurer des services puisque dans des secteurs particuliers, elle est devenue un concurrent rentable de l'industrie du transport ferroviaire dans l'ensemble du pays. Mais ces secteurs particuliers nécessitent un équipement spécial. Les membres de ce Comité qui siègent ici depuis 10 ans se rappelleront qu'à chaque automne et même durant l'hiver, divers producteurs de différentes parties du pays, qu'il s'agisse des producteurs de la vallée de l'Okanagan, des éleveurs de l'Ouest, des cultivateurs de pommes de terre en hiver du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard, ou encore des pêcheurs, manifestaient leur désapprobation au sujet des services ferroviaires inadéquats et du manque d'équipement satisfaisant à température contrôlée. Vous n'entendez plus de plaintes parce que les camionneurs sont apparus au cours de la dernière décennie et ont accaparé une grande partie de ce marché.

Cependant, pour y arriver, les camionneurs ont dû acheter de l'équipement spécialisé, des groupes frigorifiques d'une valeur de 15,000\$. De plus, leurs remorques coûtent de 15,000\$ à 20,000\$. Ils sont obligés de réduire leur capacité de chargement de 7,000 à 10,000 livres. Ils préfèrent perdre une partie de leur efficacité dans le transport des marchandises générales pour se concentrer sur ces marchandises spécialisées et ils font du bon travail.

L'expérience de la déréglementation aux États-Unis nous a notamment appris que le transport de charges complètes et celui de charges partielles ne sont pas compatibles. En raison de degré extrême d'efficacité que la déréglementation exige, il

## [Texte]

they did. The transportation markets, therefore, in the United States are quite different from those in Canada.

As far as *Freedom to Move* is concerned, I have indicated that our major concern is what market we are talking about that we can rely on.

Another major difference between Canada and the United States, aside from the economics, is the residual legal requirements in the U.S. We provided the committee with a document yesterday which we obtained from a U.S. attorney. I apologize for its length. It is a *magnum opus*, 10 times more than we anticipated, but still very interesting. We asked U.S. counsel to provide us with a summary of the checks and balances or residual legal tests in the United States to ensure fair competition, to ensure that predation would not take place, to ensure that size alone would not allow disruption of transportation markets.

I would not expect any of you to try to read and digest that whole document. However, I would draw your attention just to two pages. One is page 27, where counsel refers to a test used by the U.S. Department of Justice and the Federal Trade Commission on merger guidelines. That test, called the Hieferdahl—Hersham test, is a tripwire. It is not a statutory test. It is a tripwire mechanism that U.S. lawyers, U.S. courts and the U.S. Department of Justice have come to accept in determining levels of market concentration that would draw the attention of U.S. Justice or the FTC.

The formula set out there is rather interesting because if you assume that CN and CP for rail service and intermodal service have virtually 100% of the Canadian market—and I appreciate that there are railways in British Columbia and one or two other countries that run mainly north and south, resource railways primarily—then the degree of concentration in Canadian rail and intermodal is about two and a half times what the U.S. would regard as a high level of concentration in the United States applying that formula. They regard a high level, under 1,000 points, as minimal concentration; between 1,000 and 1,800 points as medium concentration; over 1,800 points as a high level of concentration.

If you take my example of the two Canadian railways for all practical purposes being 100% of the market and that they have either 50% or 40% between rail and intermodal, then you come out with 5,000 points based on that U.S. tripwire. So we enter the fray, we come out of the starter's gate with what we want to do here, with a radically different set of criteria on

## [Traduction]

n'est pas possible de mêler ces deux types de transport autant qu'il l'a été fait. Par conséquent, les marchés qui s'offrent aux transporteurs aux États-Unis diffèrent beaucoup des marchés canadiens.

Pour ce qui est du document *Aller sans entraves*, j'ai déjà indiqué que nous nous préoccupons essentiellement de déterminer qu'elle était au juste l'envergure du marché qui existait au Canada.

Outre les questions économiques, un autre élément important distingue le Canada des États-Unis. Les quelques exigences qu'impose toujours la loi aux États-Unis. Nous avons fourni hier au Comité un document que nous avons obtenu d'un avocat américain. Je m'excuse de sa longueur. C'est un document *magnum opus* dix fois plus imposant que ce à quoi nous nous attendions, mais néanmoins très intéressant. Nous avons demandé à un avocat américain de nous donner un résumé des mécanismes de freins et contrepoids ou des critères de droit qui sont encore en vigueur aux États-Unis pour garantir une saine concurrence, pour assurer qu'il n'y aurait pas de fixation abusive des prix de la part des transporteurs et pour faire en sorte que la taille des entreprises ne serait pas un élément suffisant pour perturber les marchés du transport.

Je ne m'attends pas à ce que personne ici lise et assimile le document en entier. Cependant, j'aimerais attirer votre attention sur deux pages seulement. Il s'agit d'abord de la page 27, dans laquelle l'avocat mentionne un critère portant sur les lignes directrices en cas de fusion, utilisé par le département de la Justice et la Commission fédérale du commerce aux États-Unis. Ce critère, qui porte le nom de Hieferdahl—Hersham, est une sonnette d'alarme. Il n'est prescrit par aucune loi. C'est une sonnette d'alarme dont ont fini par convenir les avocats, les tribunaux et le ministère de la Justice aux États-Unis pour déterminer les niveaux de concentration du marché qui attireraient l'attention du département de la Justice ou de la CFC aux États-Unis.

La formule établie là-bas est plutôt intéressante parce que si vous supposez que le CN et le CP se partagent presque la totalité du marché des services ferroviaires et des services de transport intermodal—et je sais qu'il y a des lignes de chemins de fer en Colombie-Britannique et dans une ou deux autres régions, qui sont orientées principalement du Nord au Sud et qui transportent essentiellement des ressources—le niveau de concentration au Canada du transport ferroviaire et du transport intermodal est alors deux fois et demie plus élevé que le niveau que les États-Unis considéreraient comme élevé, d'après leur formule. Pour les Américains, des résultats élevés, de moins de 1 000 points, équivalent à une concentration minimale; des résultats d'entre 1 000 et 1 800 points correspondent à une concentration moyenne; et des résultats dépassant 1 800 points sont le signe d'une concentration élevée.

Examinons l'exemple que j'ai donné des deux sociétés ferroviaires canadiennes qui se partagent en pratique la totalité du marché et dont les activités sont réparties à peu près à égalité entre le transport ferroviaire et le transport intermodal, soit 50 p. 100 ou 40 p. 100. Si vous appliquez la formule en vigueur aux États-Unis, vous obtenez environ 5 000 points. Nous descendons dans l'arène, nous franchissons la ligne de

*[Text]*

what the market is compared to the United States. We think that is a pretty important consideration.

Critical aspects in *Freedom to Move* for the trucking industry are as follows.

One, if we are going to market competition then the role of Crown corporations is critical. You heard the other day comment about CN Trucking. Indeed, the President of Chairman of CN said that the trucking market was in such chaos and had such overcapacity in it that they were forced finally to get out. That is interesting to hear because over the past 12 years CN Express and CN Trucking, which is all trucking, has lost close to \$600 million, or it will have by the end of this year. If that is fair competition, I do not know. The question that must be asked, really, is why something was not done about that long ago because that \$600 million over 12 years is rather significant when you realize that the 1978 CN recap—which, for the second time since World War II, put the CN back in the same debt:equity position as the CP, and two years later they were back saying they needed more money—was only \$808 million.

I do not believe that CN, when they have appeared before this committee in the past, have talked very much about those cumulative losses and what that has done to their bottom line, but it is indicative of a concern we have with Crown corporations, and that is the lack of a pain threshold when they go after market share. We are very concerned about that, and we believe that the question of the role of the Crown corporation in surface transportation is not a red herring, as CN has indicated. It is more like a great white Crown corporation that can bite your leg off, and it is a major concern that we think must be fundamentally addressed. Now, in our main submission we have talked in more detail about how that might be addressed. It is clearly a very difficult problem; however, the British seemed to have tackled it to some extent with their equivalent of Crown corporations. We really do believe that this fundamental issue must be addressed or long-haul trucking in this country will be caught in a war of attrition between the Crown corporation going after confidential contract rates, tying up the freight of major shippers, with an increasing deperate private sector, giant conglomerate CPR, pursuing them to try and protect their market share and long-haul trucking will be caught in the middle. We believe intermodal competition that has developed since the war has been very important to the Canadian economy. That could disappear unless adequate safeguards are put in.

*[Translation]*

départ et nous regardons les objectifs que nous voulons atteindre ici en appliquant un ensemble de critères définissant la nature du marché qui sont totalement différents de ceux qui sont en vigueur aux États-Unis. Nous pensons qu'il s'agit d'un élément très important.

Voici les points décisifs qui ont été exposés dans le document *Aller sans entraves* relativement à l'industrie du camionnage.

Premièrement, les sociétés d'État ont un rôle capital à jouer si nous voulons exercer une concurrence sur le marché. Vous avez entendu l'autre jour des commentaires au sujet de la division du camionnage du CN. En effet, le président du CN a déclaré qu'une telle confusion régnait sur le marché du camionnage et que le nombre de transporteurs dépassait tellement les besoins du marché qu'au bout du compte, le CN avait été obligé de se retirer du marché. C'est une déclaration intéressante parce qu'au cours des 12 dernières années, les divisions des Messageries et de Camionnage du CN, qui sont toutes deux orientées vers le transport par camion, ont perdu près de 600 millions de dollars ou auront perdu cette somme à la fin de l'année en cours. Cela n'est certes pas le signe d'une concurrence juste. Il importe de se demander pourquoi, pendant toute cette période, aucune mesure n'a été prise, parce que des pertes de 600 millions de dollars pendant 12 ans constituent des pertes plutôt importantes. Il faut également se rappeler que 808 millions de dollars ont été injectés en 1978 dans le CN. Cette somme a permis au CN de retrouver pour la deuxième fois depuis la Seconde Guerre mondiale le même niveau d'endettement que le CP et pourtant, deux ans plus tard, cette société avait encore besoin d'argent.

Je ne pense pas que lorsque les dirigeants du CN se sont présentés devant le présent comité dans le passé, ils ont beaucoup parlé de ces pertes cumulatives et des conséquences de ces pertes sur leurs bénéfices nets. Cette situation illustre bien une de nos préoccupations relatives aux sociétés d'état, c'est-à-dire l'absence d'un signal d'alarme quand celles-ci tentent d'accaparer une part du marché. Ce problème nous inquiète beaucoup et nous estimons que la question du rôle de la société d'état dans le transport de surface n'est pas évoquée pour bouillir les pistes, comme l'a déclaré le CN. Il s'agit plutôt d'une société de la Couronne géante qui est prête à devorer une proie et, à notre avis, ce problème majeur doit être étudié à fond. Dans notre mémoire principal, nous avons décrit de façon plus détaillée les moyens d'aborder le problème. Il s'agit évidemment d'un problème très complexe; toutefois, les Britanniques semblent avoir trouvé une solution partielle au moyen de l'équivalent des Sociétés de la Couronne. Nous sommes vraiment d'avis que cette question fondamentale doit être analysée sinon, l'industrie canadienne du camionnage de longue distance sera coincée dans une guerre d'usure entre la Société de la Couronne cherchant à négocier des tarifs par voie de contrats confidentiels, empêchant d'autres de faire affaires avec les grand expéditeurs, et une société privée colossale, CP Rail, qui tente désespérément de lui faire concurrence et de protéger sa part du marché, et le camionnage de longue distance est coincé au milieu. Nous croyons que la concurrence accrue entre les modes de transport, depuis la guerre, a joué un rôle très important dans l'économie canadienne. Ce ne sera



[Texte]

[Traduction]

plus le cas si des mesures de sauvegarde convenables ne sont pas adoptées.

• 0950

The other critical area from our standpoint, Mr. Chairman—and I will keep it as short as I can—is the predatory pricing issue which has been referred to you. We do have major concerns with the proposal to allow the railways to go to confidential contract pricing domestically, particularly if the Crown corporation implication is not resolved and we do not bite that bullet, but also because of the degree of concentration and market clout that the two railways have. They do not price, intermodally, fairly in our view.

The common carrier trucker is quoted rates for intermodal transportation piggyback that are not the same as the rates that the railways quote other people. Just why that has to be, I am not sure. They quote us rates that are the equivalent of over-the-road costs; they quote other people competitive rates. We have a major concern there. We believe that the wise course for us to follow—since about 70% of rail traffic is import-export oriented, either through Canadian ports or to the U.S.,—is that we should for a period of time test confidential contract pricing in that market and that we should not do it domestically for a period of time. And then we should review the position.

If that is not satisfactory, we believe that a range of protective mechanisms must be built in. We have set those out in our submission. I will not go into the details of what those are, other than to draw your attention to what the MacPherson Commission said in the early 1960s about the critical importance of intermodal competition and the fact that the trucking industry is both a competitor to the rail and a customer. We only have the two railways and if games are played with intermodal and the railways can contract with themselves on intermodal, or their own subsidiaries under confidential contract rate in a manner that is not fair and equitable with somebody able to review that, then the common carrier trucker who tries to compete with them over the road or using their service is in real trouble.

Mr. Chairman, I will simply end by saying that while *Freedom to Move* is a very imaginative document and has many good elements in it, we believe it is, as constituted now, too blunt an instrument. There are going to be too many losers and certainly large areas of the trucking industry will be counted among those losers.

Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Maclaren. Again, on behalf of the association you always present a very substantive brief. As I say, members have had the benefit of that brief and I

L'autre aspect qui est d'une importance critique, à notre avis, monsieur le président—et je tenterai d'être bref—est celui des prix abusifs qui ont déjà été portés à votre connaissance. Nous sommes très préoccupés par la proposition visant à permettre aux sociétés ferroviaires de négocier des contrats confidentiels stipulant les tarifs pour le transport intérieur, surtout si le problème que soulève la société de la Couronne n'est pas réglé et nous refusons d'avaler la pilule, mais aussi en raison de la forte concentration des deux sociétés ferroviaires et de leur prépondérance sur le marché. À notre avis, la tarification du transport intermodal est injuste.

Les tarifs proposés aux transporteurs publics par camion, pour le transport intermodal rail-route, ne sont pas les mêmes que les sociétés ferroviaires offrent à d'autres. Je ne sais pas au juste pourquoi il en est ainsi. Les tarifs qui nous sont offerts correspondent aux coûts de transport routier, tandis que les autres ont droit à des tarifs concurrentiels. Nous sommes très préoccupés par cette question. Puisqu'environ 70 p. 100 du transport ferroviaire est attribuable à l'importation et à l'exportation, soit par des ports canadiens ou vers les États-Unis, la meilleure chose à faire, à notre avis, consisterait à mettre à l'essai, durant une période donnée, la tarification par voie de contrats confidentiels sur le marché transfrontalier, mais à renoncer provisoirement à cette formule dans le cas du transport intérieur. Après un certain temps, nous pourrions examiner les résultats.

S'ils ne sont pas satisfaisants, nous croyons qu'il faudrait prévoir une gamme de mécanismes de protection que nous avons proposés dans notre mémoire. Sans entrer dans les détails, je me permets de vous rappeler les conclusions de la Commission MacPherson, au début des années 60, au sujet de l'importance capitale de la concurrence dans le domaine du transport intermodal et du fait que l'industrie du camionnage est à la fois une concurrente et une cliente des sociétés ferroviaires. Il n'existe que deux sociétés ferroviaires. Si le transport intermodal vient à faire l'objet d'un jeu et si les sociétés ferroviaires peuvent négocier entre elles ou avec leurs filiales, par voie de contrats confidentiels, des tarifs qui sont injustes et inéquitables sans qu'il y ait vérification, le transporteur public qui tente de leur faire concurrence pour le transport routier ou d'utiliser leurs services sera réellement en difficulté.

Pour terminer, monsieur le président, j'aimerais dire que bien que le document *Aller sans entraves* soit très innovateur et qu'il contienne de nombreuses propositions utiles, nous croyons que, dans sa forme actuelle, il constitue un instrument trop rudimentaires. Les perdants seront trop nombreux et d'importantes branches de l'industrie du camionnage seront sûrement du nombre.

Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Maclaren. Je constate encore une fois que vous présentez toujours un mémoire très substantiel au nom de l'association. Le mémoire a été très utile aux

[Text]

appreciate you getting it in to us earlier. Our staff have looked at it, they have questions of their own and there are also questions that have been prepared by staff. So with no further ado, I will call upon Mr. Ellis to commence the questioning.

**Mr. Ellis:** Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Maclaren, you will know from the press that in questions that I put to the chairman of CN on Thursday last, he broke the news that they would indeed get out of the trucking industry.

**Mr. Maclaren:** I was here; I heard it.

**Mr. Ellis:** Oh, you were here at the time.

**Mr. Maclaren:** Yes, I was.

**Mr. Ellis:** You will know that he broke the news that he was going to get out of the trucking business by the end of the year. I have to tell you frankly, it slowed me down. I had a lot of questions, expecting some objection to this. I had a lot of questions ready, and frankly I was delighted to see that they were going out.

One of the questions I wanted to ask came out of something Dr. LeClair said. I do not want to get into private free trade bargaining, but are you aware of major negotiations with CN for the sale of their trucking business?

**Mr. Maclaren:** Being in Ottawa, I am sometimes the last to hear what is going on, but I do believe that a package has been circulated.

• 0955

**Mr. Pat McGuire (President, Inter-City Truck Lines Canada Inc.):** Mr. Chairman, there is a certain degree of confidentiality, of course, but I believe it is safe to confirm, yes, CN is actively pursuing a purchaser.

**Mr. Ellis:** Fine. I do not want to go any further than that, other than to suggest it would seem to me that, if they were to pursue a purchaser, the benefit to the Canadian shipping public and the price they would receive would be less than if they were to pursue purchasers. That is to say, I can think of carriers in the trucking industry who might well be interested in both the east and west sections. I can think of three or four carriers who might be interested in the centre section. But, if they are going after one purchaser for the whole package, it seems to me there is less benefit to the taxpayers in the form of dollars which CN would get for the package and less benefit to the carriers. I am having difficulty trying to tie down in my mind one carrier which would want the whole package. Now again I do not want details; I make that as a suggestion to you and ask if there are any comments.

**Mr. Maclaren:** Mr. Chairman, it is a very, very difficult situation. There are structural problems in a company of that size in finding somebody; particularly at a time when the market is about to be thrown open and most large truckers in this country have the operating authority they want now. So, it

[Translation]

membres et j'apprécie le fait que vous nous l'ayez fait parvenir plus tôt. Les membres ont eu l'occasion de le consulter. Ils ont leurs propres questions et d'autres questions ont été préparées par notre personnel. Sans plus tarder, je demande à M. Ellis de prendre la parole.

**M. Ellis:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Maclaren, vous avez sans doute appris, par les journaux, qu'en réponse aux questions que je posais au président du CN, jeudi dernier, celui-ci a annoncé que la société se retirerait de l'industrie du camionnage.

**M. Maclaren:** J'étais présent; j'ai entendu.

**M. Ellis:** Ah, vous étiez présent?

**M. Maclaren:** Oui.

**M. Ellis:** Vous savez donc qu'il a annoncé que la société se retirerait de l'industrie du transport par camion avant la fin de l'année. Je dois vous avouer que j'ai été étonné. J'avais plusieurs questions à poser et je m'attendais à des objections. J'avais préparé de nombreuses questions et j'étais franchement heureux de voir que la société se retirait ainsi.

Un des aspects que je voulais soulever a été abordé par M. LeClair. Je n'ai pas l'intention de m'attarder sur la question des négociations privées sur le marché libre, mais êtes-vous au courant d'importantes négociations avec le CN au sujet de la vente des services de transport par camion?

**M. Maclaren:** Puisque je suis à Ottawa, je suis parfois le dernier à apprendre les événements, mais je crois être au courant d'une offre globale.

**M. Pat McGuire (président, Inter-City Truck Lines Canada Inc.):** Monsieur le président, cette question a un certain caractère confidentiel, naturellement, mais je crois qu'il est possible de confirmer que le CN est à la recherche d'un acheteur.

**M. Ellis:** Bien. Je ne veux pas approfondir la question davantage, mais j'aimerais simplement signaler qu'à mon avis, si le CN se propose de vendre son entreprise de camionnage, il serait plus avantageux pour les expéditeurs canadiens et pour la société de chercher plusieurs acheteurs parce qu'elle obtiendrait un meilleur prix. Je sais que des entreprises de camionnage seraient très intéressées, tant dans l'Est que dans l'Ouest. Je connais trois ou quatre transporteurs qui aimeraient desservir le centre. Si le CN est à la recherche d'une offre globale d'un seul acheteur, il me semble que cette formule sera moins avantageuse pour les contribuables, du point de vue du montant que le CN obtiendra, et pour les transporteurs. J'ai de la difficulté à m'imaginer qu'un seul transporteur puisse vouloir se porter acheteur. Je répète que je ne veux pas passer de détails. Je cherche simplement à savoir ce que vous en pensez.

**M. Maclaren:** Monsieur le président, il s'agit d'une question très complexe. Une société de cette taille fait face à des problèmes structurels lorsqu'elle cherche un acheteur, notamment lorsque le marché est sur le point de devenir entièrement libre et que la plupart des importantes entreprises

*[Texte]*

is a question, I guess, of what you want to buy. Do you want to buy the customer list or do you want to take over the whole operation? There are some very, very serious fundamental questions for anyone taking a look at that operation, whether in its entirety or by segment, which would have to be addressed.

We believe it is a good faith attempt to meet this question; goodness knows, the poor Minister of Transport has had us on his back since almost Day One of his appointment for the government, on this issue, and the matter was taken up by Transport Canada very directly with CN some time ago. But it is a most difficult area. Whether they will be able to sell it all, or whether they will want to retain parts of the operation, we do not know. It may end up with a mixed approach. It may be that the most logical purchaser which is not in the Canadian market now could be an American and that has implications.

**Mr. Ellis:** Yes. That, of course, is the concern I have, and that is why I brought the question up. Now from what Dr. LeClair said, and emphatically, they will be out of the trucking business, so I assume they are not going to retain even small portions of it. And there was some controversy which some of my colleagues picked up as to how they were going to handle this branchline abandonment and handle certain products by truck, if they are getting out of the trucking industry. The answer was, as I recall, that they would hire trucks or trucking firms to do the job. So I think it is clear that they are going to get out of it. However, the only way, in my opinion, they could reasonably divorce themselves from their trucking business would be to break it down into packages. And I think we are all aware that there are purchasers for parts within Canada.

**Mr. Maclaren:** No. That may be. I mean, I think there are going to be problems—very major problems. And of course, what return you want to get out of that operation, given the huge investment that has gone into it, is another question. Certainly, in parts of the country, CN has practised it, particularly in Atlantic Canada—CN Express and CN Trucking—and my president, Mr. Armour, does a lot of business with CN. So they have interlined with local truckers to a very large extent. The practice is not uniform across the country.

Our concerns in this area go back many many years with competitive pricing and that kind of thing with, particularly, the express operation as it was before. It is pretty hard to know just how that is going to end up. Certainly, though, they can interline with other truckers. There are more than enough truckers around for them to do it with, who would be happy to do it, for sure.

• 1000

**Mr. Ellis:** I have absolutely no problem with that. I would hope that is the way they would go.

*[Traduction]*

de camionnage du pays ont déjà la part du marché qu'elles veulent avoir. Il s'agit donc, je suppose, de déterminer ce que l'on veut acheter. L'acheteur veut-il se procurer la liste des clients ou l'ensemble de l'entreprise? L'acheteur qui se propose d'acquérir une entreprise, en totalité ou en partie, doit se poser des questions fondamentales très très importantes.

Nous croyons que la tentative de répondre à cette question est une preuve de bonne foi; il faut bien reconnaître que nous harcelons la pauvre ministre des Transports, à ce sujet, presque depuis le jour de sa nomination par le gouvernement et, depuis quelques temps déjà, le ministère des Transports discute de la question directement avec le CN. Toutefois, la conjoncture est très défavorable. Nous ne savons pas si le CN choisira de tout vendre ou d'en conserver une partie. Il peut décider d'adopter une formule mixte. Il se peut que l'acheteur le plus logique, qui n'existe pas actuellement sur le marché canadien, soit une entreprise américaine et cette possibilité a d'importantes conséquences.

**M. Ellis:** Oui, cet aspect m'inquiète aussi et c'est la raison pour laquelle j'ai soulevé la question. D'après les propos de M. LeClair, qui a insisté sur le fait que le CN allait se retirer de l'industrie du camionnage, je présume que la société n'a pas l'intention de conserver une partie de l'entreprise. Il semblait aussi y avoir certains doutes, mis en relief par mes collègues, au sujet de la manière dont le CN allait régler la question de l'abandon des embranchements et du transport par camions de certains produits. Si je me souviens bien, il a répondu que le CN avait l'intention de s'adresser à des entreprises de camionnage. À mon avis, il n'y a donc aucun doute que le CN va se retirer de l'industrie du camionnage. Je crois toutefois que la seule façon dont le CN pourrait raisonnablement se départir de son entreprise de camionnage serait de la morceler et nous savons tous qu'il existe des acheteurs canadiens.

**M. Maclaren:** C'est possible, mais je crois qu'il y aura des problèmes—d'importants problèmes. Et il ne faut pas oublier le rendement auquel on s'attend, compte tenu des sommes considérables qui ont été investies. C'est là une autre question. Bien sûr, dans certaines régions du pays, notamment dans les provinces de l'Atlantique, le CN a eu recours à d'autres entreprises du camionnage—divisions des Messageries et du camionnage du CN par exemple—et le président de mon entreprise, M. Armour, fait beaucoup d'affaires avec le CN. Le CN a donc fait appel dans une très grande mesure aux entreprises de camionnage locales. Il n'en est pas ainsi dans toutes les régions du pays.

Nous nous inquiétons depuis de nombreuses années déjà de la concurrence par les prix et de questions connexes, compte tenu notamment de la façon dont se déroulait le transport express. Il est difficile de prévoir l'issue. Le CN peut sans doute faire affaire avec d'autres entreprises de camionnage. Il en existe un très grand nombre qui accepterait volontiers de faire des affaires avec le CN.

**M. Ellis:** Cela ne me pose absolument aucun problème. J'espère que c'est ce que fera le CN.



## [Text]

My concern is twofold, as you have expressed: that they would look to a single purchaser . . . and if they do, they might have to look outside the borders of Canada, and that would seem to me a retrograde step. In my opinion the truckers in Canada are reasonably competitive, given some minor protection in the market, they are reasonably capable of protecting themselves, of doing a good job for a fair profit, and to bring in truckers from outside that have the kind of muscle you described a few moments ago would seem to me a retrograde step.

I am going to leave that for the moment, Mr. Maclaren, and go back to your brief. It seems to me you have one overriding problem. It keeps coming back in the presentation you made. May I take it for granted that the brief of the Ontario Trucking Association in no way conflicts with yours?

**Mr. Maclaren:** I have not seen the latest version of theirs. I cannot even remember what our first version said. It is an evolutionary process, and I do not know whether the one we finally put in was the 20th or the 25th version. But you are going to be hearing, I believe, from three different trucking associations. They will tend to emphasize regional problems. They may emphasize different aspects of concern because of particular regional concerns. I do not believe there is any conflict.

**Mr. Ellis:** No, but on *Freedom to Move*, your main concern is the confidential contract specifications; the secret deals that might be detrimental to the trucking industry.

**Mr. Maclaren:** And why that is; the market implications that cause that. I think you are right, yes.

**Mr. Ellis:** I suppose there would not be a secret deal, there would not be a confidential contract, if there were a way to review them. Aside from what you have already told us, what do you see as some way of allowing the rail lines to compete more effectively and hopefully get themselves in better shape without impinging too much on the trucking industry?

**Mr. Maclaren:** We have made no comment about the recommendation to do away with section 279 of the Railway Act. We have made no comment on that. That is the provision that allows the railways to come together and agree on rates. We have made no observation on that at all. So we assume that provision will go ahead. That will be, in our view, a substantial difference from what has transpired in the past.

Our bottom line is if the decision is to proceed with confidential contract pricing, special considerations and a different position must apply to intermodal traffic. Otherwise the long-haul trucker is going to be caught in a fire-fight and decimated.

**Mr. Ellis:** In your brief at the top of page 10 you deal with section 276.

## [Translation]

Je me préoccupe de deux choses, comme vous l'avez exprimé: qu'il recherche un seul acheteur et, si c'est le cas, il pourrait devoir chercher à l'extérieur du Canada et cela me semblerait un pas en arrière. À mon avis, les camionneurs au Canada sont raisonnablement concurrentiels, compte tenu d'une certaine protection mineure sur le marché, ils sont raisonnablement capables de se protéger, de faire du bon travail pour un bénéfice équitable et le fait de faire appel à des camionneurs de l'extérieur qui auraient les muscles que vous avez décrits il y a quelques moments me semblerait un pas en arrière.

Je vais quitter cet aspect pour l'instant, monsieur Maclaren, et revenir à votre mémoire. Il me semble que vous avez un problème primordial. Il revient constamment dans l'exposé que vous avez fait. Dois-je prendre pour acquis que le mémoire de l'Ontario Trucking Association ne contredit en rien le vôtre?

**M. Maclaren:** Je n'ai pas vu la dernière version de leur mémoire. Je ne peux même pas me rappeler ce que disait notre première version. C'est un processus en évolution et je ne sais pas si celui que nous avons finalement déposé était la 20ème ou la 25ème version. Mais vous allez entendre, je pense, trois associations différentes de camionnage. Elles auront tendance à mettre l'accent sur les problèmes régionaux. Elles peuvent mettre l'accent sur des éléments de préoccupation différents à cause de préoccupations régionales particulières. Je ne crois pas qu'il y ait conflit.

**M. Ellis:** Non, mais au sujet de *Aller sans entraves*, votre principale préoccupation, ce sont les dispositions relatives aux contrats confidentiels; les accords secrets qui pourraient jouer contre l'industrie du camionnage.

**M. Maclaren:** Et la raison de cela; les conséquences du marché qui causent cela. Je pense que vous avez raison, en effet.

**M. Ellis:** Je suppose qu'il n'y aurait pas d'accord secret, qu'il n'y aurait pas de contrat confidentiel, s'il y avait un moyen de les examiner. À part ce que vous nous avez déjà dit, que voyez-vous comme moyen de permettre aux compagnies ferroviaires d'être plus concurrentielles et, je l'espère, de se remettre en meilleur état sans empiéter trop sur l'industrie du camionnage?

**M. Maclaren:** Nous n'avons pas fait de commentaires au sujet de la recommandation d'abolir l'article 279 de la Loi sur les chemins de fer. Nous n'avons pas fait de commentaires là-dessus. C'est ce genre de disposition qui permet aux compagnies ferroviaires de se réunir et de convenir de tarifs. Nous n'avons pas du tout fait d'observations là-dessus. Nous supposons donc que cette disposition s'ra adoptée. Cela constituera, à notre avis, une différence substantielle de ce qui a transpiré dans le passé.

En résumé, nous disons que s'il est décidé d'adopter l'établissement des prix par contrats confidentiels, les conditions particulières et une position différente doivent s'appliquer au transport intermodal. Autrement, le transporteur routier sur grande distance sera au milieu de la bataille et sera anéanti.

**M. Ellis:** Dans votre mémoire, en haut de la page 10, vous parlez de l'article 276.

## [Texte]

**Mr. Maclaren:** Section 276 is fine for published tariffs. But I do not see—and indeed, our discussions with government officials in transport would suggest they feel the same way—how you could apply the section 276 minimum rate to confidential contract pricing; because if the railways go to major national shippers, 200 to 300 top shippers—Canada Packers, the huge people who are shipping goods all over the country—and say, give us all your traffic and we will give you a rebate at the end of the year of 30% off tariff, or 35%, or whatever it ends up with the two railways going at each other, there are not going to be many scraps left for us. But those contract deals for mass market, given the degree of concentration in the Canadian market anyway... those national tied deals are going to be devastating. They will include maybe trade-offs on common carrier obligations; they may include trade-offs on shipper requirements. There may be a lot of things that cannot be tied to a particular commodity movement on a particular traffic lane. So I do not see how you could apply section 276...

**Mr. Ellis:** Unless you strengthen it.

**Mr. Maclaren:** —unless you strengthen it and you make those confidential contract rates apply to single commodities for a single shipper; not a conglomerate, and certainly not a shipper trade association.

• 1005

**Mr. Tobin:** I would like to congratulate Mr. Maclaren and his associates for their presentation, for the work they have done in preparing their brief. I must say I am delighted to see you here so early in the game, because I think the presentation by your association really mirrors, in a way we have not yet seen, the complexities in moving forward with a document on deregulation in a country like Canada. The exercise in an academic sense is a rather easy one and an attractive looking one, but in the practical sense there are many problems.

I want to ask you right off the top on your brief—in discussing the paper *Freedom to Move*, you make reference to some tests that the *Freedom to Move* document or the deregulation exercise should undergo. One of the criteria you lay out on page 2 is you indicate that transportation plays a much broader role in the Canadian context where it has always been regarded as a fundamental tool of regional economic development, and that this had been true in the past.

I am asking you: In your judgment, should that reality or that concept of the transportation mode and the role it plays in regional development be reflected in the future? That is what the premiers at their conference in St. John's, Newfoundland, said, and they asked that the concept that transportation as a key asset in development of the regions be recognized in the

## [Traduction]

**M. Maclaren:** L'article 276 est très bien pour les tarifs publiés. Mais je ne vois pas—et, en fait, nos discussions avec les responsables du gouvernement en matière de transport semblent indiquer qu'ils pensent la même chose—comment vous pourriez appliquer le tarif minimum de l'article 276 à l'établissement des prix des contrats confidentiels; car si les compagnies ferroviaires s'adressent aux grands expéditeurs nationaux, les 200 à 300 expéditeurs les plus importants—Canada Packers, les grands qui expédient des biens dans tout le pays—et leur disent: Donnez-nous toute votre clientèle et nous vous donnerons un rabais à la fin de l'année de 30 p. 100 du tarif ou de 35 p. 100 ou tout pourcentage qui est mentionné lorsque les deux compagnies ferroviaires se concurrencent, il ne restera pas beaucoup de miettes pour nous. Mais ces contrats pour les grands marchés, compte tenu du degré de concentration sur le marché canadien de toute façon... ces ententes nationales seront désastreuses. Elles comprendront peut-être des compromis sur les obligations des transporteurs publics; elles peuvent comprendre des compromis sur les exigences des expéditeurs. Il peut y avoir toute une série de choses qui ne peuvent pas être attachées au transport d'un produit particulier sur une voie particulière. Je ne vois donc pas comment vous pourriez appliquer l'article 276...

**M. Ellis :** À moins que vous ne le renforciez.

**M. Maclaren:** ... à moins que vous ne le renforciez et que vous fassiez en sorte que ces tarifs des contrats confidentiels s'appliquent à des produits uniques pour un expéditeur unique; pas à un conglomerat et certainement pas à une association d'expéditeurs.

**M. Tobin:** Je voudrais féliciter M. Maclaren et ses collaborateurs pour leur exposé, pour le travail qu'ils ont mis à préparer leur mémoire. Je dois dire que je suis très heureux de vous voir ici aussi tôt dans la partie, parce que je pense que l'exposé de votre association traduit réellement, d'une façon que nous n'avons pas encore vue, les complexités de la mise en oeuvre d'un document sur la dérégulation dans un pays comme le Canada. L'exercice est en théorie assez facile et assez attrayant, mais il y a de nombreux problèmes en pratique.

Je veux vous demander tout d'abord au sujet de votre mémoire—lorsque vous parlez du document *Aller sans entraves*, vous faites allusion à certains critères auxquels le document *Aller sans entraves* ou l'exercice de déréglementation devrait être soumis. L'un des critères que vous établissez à la page 2 est le fait que vous indiquez que le transport joue un rôle beaucoup plus grand dans le contexte canadien où il a toujours été considéré comme un instrument fondamental de développement économique régional et que cela a été vrai dans le passé.

Je vous demande: À votre avis, cette réalité ou cette notion du mode de transport et du rôle qu'il joue dans le développement régional devrait-elle se traduire dans l'avenir? C'est ce qu'ont dit les Premiers ministres provinciaux à leur conférence à St-Jean (Terre-Neuve) et ils ont demandé que la notion selon laquelle le transport soit l'élément-clé du développement des

## [Text]

legislation that will flow out of the *Freedom to Move* document in January. Is that your view as well?

**Mr. Maclaren:** I do not see how in this country it could be otherwise, given the history of what has gone on in the past: the government role in transportation and the structure of the economy and the demographics of population and industry distribution, manufacturing in a few pockets and the resource movement in other areas, the particular problems in getting to market of various provinces. I do not see how it can be otherwise.

Now, it is a question of balance... how to get maximum efficiency out of a less regulated transportation system and at the same time retain that critical role that transportation has played; a mixed system. We just do not have the resources to let the free marketplace run it, as you can in the States with that huge, evenly distributed population. It is a very, very difficult issue. You either can do it through a regulatory system, or it can be done with no regulation through most of the decisions being ad hoc political decisions. But the decisions will be made.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I just wanted to get Mr. Maclaren on record on that point, because I believe, as he does, that the notion that a totally unfettered, free-enterprise, totally deregulated transportation environment in Canada is a great philosophical thought in the afternoon when you have nothing better to do, but the reality is it is not going to happen, and we are going to find that out in the next...

**Mr. Maclaren:** Can I cite one practical example?

**Mr. Tobin:** Sure.

**Mr. Maclaren:** And this is not a criticism. The Government of Alberta has recently entered into a deal with the Canadian Pacific Railway to provide an inland terminal facility in Calgary. Now, Alberta, for reasons of diversifying their economy, had reasons for doing that and developing that deal. It is based on government financial support, however, of the concept. That is going to have an impact on the ability for hire truckers to haul containers between Vancouver and Alberta. But it was done by a provincial government, not the federal government this time, for its own reasons. That is just one current example of how governments interfere in the marketplace from time to time when they deem it necessary.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I want to say to Mr. Maclaren that I have a great deal of sympathy for his concerns about Crown corporations and the potential and past experience with what appears to be predatory pricing and unfair competition with Crown corporations.

But on the other side of the coin, bearing in mind the statement you just made with respect to regional development, I look at your brief and see reference to TerraTransport. Newfoundland, as you know—and I come from that province—came into Canada under something called the “terms of union” which provided that certain services be provided to the province, one of which was movement of goods and freight at a

## [Translation]

régions soit reconnue dans la loi qui sera issue du document *Aller sans entraves* en janvier. Partagez-vous cet avis?

**M. Maclaren:** Je ne vois pas comment il pourrait en être autrement dans notre pays, étant donné notre histoire passée: le rôle de l'État dans les transports et la structure de l'économie, ainsi que la démographie et la répartition des industries, la fabrication dans quelques zones et le transport des ressources dans d'autres régions, les problèmes particuliers pour atteindre le marché de diverses provinces. Je ne vois pas comment il peut en être autrement.

Maintenant, c'est une question d'équilibre... comment obtenir une efficience maximale d'un système de transport moins réglementé et, en même temps, garder ce rôle critique que le transport a joué; un système mixte. Nous n'avons tout simplement pas les ressources pour laisser le marché libre tout régir, comme vus le pouvez aux États-Unis avec cette énorme population répartie également. C'est un problème très très difficile. Vous pouvez le faire par un système de réglementation, soit sans réglementation, à la condition que la plupart des décisions soient des décisions politiques au coup par coup. Mais les décisions seront prises.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je voulais simplement que M. Maclaren se prononce là-dessus, parce que je crois, tout comme lui, que la notion de transports totalement déréglementée, sans entraves et laissée à la libre entreprise au Canada constitue une merveilleuse idée philosophique dans l'après-midi lorsque vous n'avez rien de mieux à faire, mais la réalité est que cela ne se produira pas et nous allons le constater...

**M. Maclaren:** Puis-je citer un exemple pratique?

**M. Tobin:** Bien entendu.

**M. Maclaren:** Et ce n'est pas une critique. Le gouvernement de l'Alberta a récemment conclu une entente avec CP Rail pour la construction d'installations de tête de ligne à Calgary. Il faut dire que l'Alberta, pour des raisons de diversification de son économie, avait des raisons de faire cela et de conclure cet accord. Il est toutefois fondé sur le soutien financier de l'idée par le gouvernement. Cela aura des effets sur la capacité d'embaucher des camionneurs pour transporter des conteneurs entre Vancouver et l'Alberta. Mais cette initiative appartient à un gouvernement provincial et non pas au gouvernement fédéral cette fois-ci, pour ses propres raisons. Ce n'est qu'un exemple actuel de la façon dont les gouvernements interviennent sur le marché de temps à autre lorsqu'ils pensent que c'est nécessaire.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je veux dire à M. Maclaren que je suis très sensible à ses préoccupations au sujet des sociétés d'État, ainsi que de l'expérience passée et de la possibilité future de ce qui semble être une pratique de prix abusifs et une concurrence injuste avec les sociétés d'État.

Mais au revers de la médaille, en gardant à l'esprit la déclaration que vous venez de faire au sujet du développement régional, j'examine votre mémoire et je vois une allusion à TerraTransport. Terre-Neuve, comme vous le savez—et je viens de cette province—s'est jointe au Canada en vertu d'un accord intitulé «Conditions de l'union» qui prévoyait que certains services soient offerts à la province, dont l'un était le



## [Texte]

cost that would reflect 90 miles of highway versus 90 miles of water.

• 1010

I see that you have a problem with TerraTransport. That I can understand from your point of view, but from the point of view of regional development, I would submit to you, Mr. Maclaren, that you would get a hell of a big argument in Newfoundland, particularly from the provincial government, about whether it is predatory pricing that TerraTransport is practising. Is it fulfilling its obligation under the terms of union to the Province of Newfoundland, in providing freight and goods at a price that reflects 90 miles of highway versus 90 miles of water? But be that as it may, and you may want to comment on that... Your brief recommends that Canadian National should be substantially privatized, I believe, to the extent of 50% before deregulation takes place.

What makes you believe long-haul truckers could compete better with the privatized CN, to the extent of 50%, than they would be able to compete with the government-owned CN in a deregulated environment? As Mr. Ellis has pointed out, we had some indication the other day from CN that perhaps they will not be in the trucking business, but that remains to be seen.

**Mr. Maclaren:** There are two or three points. First of all, our concern now goes beyond CN Trucking, because of the implication of confidential contract prices and long-haul competition between rail and truck, which is very important.

**Mr. Tobin:** Yes, that is right.

**Mr. Maclaren:** Secondly, the TerraTransport problem, and my president can speak more directly to the issue than I can—we understand the terms of Confederation for Newfoundland. We understand the importance of a railway, but there is a real problem and this shows the interrelationship of issues. The Newfoundland fishery is almost totally dependent on the trucking industry to get its product to market.

**Mr. Tobin:** That is right.

**Mr. Maclaren:** Those trucks have to be able to compete in order to go onto the island with their trucks, even though they are paying more to haul refrigerated trailers on to get the fish off. They have to be able to compete to go onto the island. To go head-to-head with a Crown corporation, TerraTransport, which is costing the CN a dollar for every dollar of revenue it takes in, with the water carrier from Montreal about to go under, which you have subsidized, it is a very difficult thing.

Now, if it were not for the collapse or the problems of the Newfoundland fishery, in terms of markets, the trucking industry would be in a very serious position in its ability to provide the service to get that fish product off to Gloucester and to Boston. They would be in a very difficult position,

## [Traduction]

transport des marchandises à un coût qui traduise 90 milles par route contre 90 par eau.

Je vois que vous avez un problème au sujet de TerraTransport. Je peux comprendre cela dans votre optique, mais dans l'optique du développement régional, je dois vous dire, M. Maclaren, que vous souleveriez une forte réaction à Terre-Neuve, particulièrement du gouvernement provincial, au sujet de l'éventuelle pratique du prix abusifs par TerraTransport. Parce qu'elle remplit son obligation en vertu des Conditions de l'union à l'égard de la province de Terre-Neuve, lorsqu'elle offre le transport des marchandises à un prix qui traduit 90 milles par route contre 90 milles par eau? Mais quoi qu'il en soit, et vous voulez peut-être faire des commentaires là-dessus... Votre mémoire recommande que le Canadien National soit en grande partie privatisé, je crois, jusqu'à concurrence de 50 p. 100 avant que la déréglementation ait lieu.

Qu'est-ce qui vous fait croire que les transporteurs routiers sur longue distance pourraient mieux concurrencer le CN privatisé, jusqu'à concurrence de 50 p. 100, qu'ils pourraient concurrencer le CN appartenant à l'État dans un environnement déréglementé? Comme M. Ellis l'a souligné, le CN nous a indiqué l'autre jour que peut-être il ne sera pas dans le camionnage, mais cela reste à voir.

**M. Maclaren:** Il y a deux ou trois points. Tout d'abord, notre préoccupation dépasse le camionnage du CN, à cause des conséquences des prix des contrats confidentiels et de la concurrence sur les grandes distances entre le transport ferroviaire et le transport routier, ce qui est très important.

**M. Tobin:** Oui, c'est exact.

**M. Maclaren:** Deuxièmement, le problème de TerraTransport, et notre président peut parler plus directement de cette question que moi—nous comprenons les conditions de la Confédération de Terre-Neuve. Nous comprenons l'importance d'une voie ferrée, mais il y a un problème réel qui montre que les questions sont liées. Les pêches de Terre-Neuve dépendent presque entièrement de l'industrie du camionnage pour amener ses produits aux marchés.

**M. Tobin:** C'est exact.

**M. Maclaren:** Ces camions doivent être concurrentiels afin de circuler sur l'île, bien qu'il en coûte plus cher pour tirer des remorques réfrigérées pour sortir le poisson. Ils doivent être concurrentiels pour sortir le poisson. Ils doivent être concurrentiels pour entrer dans l'île. Pour faire face à une société d'État, TerraTransport, qui coûte au CN 1\$ par dollar de recette qu'elle obtient, avec les transporteurs maritimes de Montréal que vous subventionnez et qui vont bientôt faire faillite, c'est une chose très difficile.

Maintenant, s'il n'y avait pas la faillite ou les problèmes des pêches de Terre-Neuve, en termes de marché, l'industrie du camionnage serait dans une situation très grave quant à sa capacité d'assurer le service pour transporter ces produits de poisson vers Gloucester et Boston. Elle serait dans une très

*[Text]*

because you have to have the freight to go on in order to come off.

**Mr. Tobin:** I must say, Mr. Maclaren, it has been a very convoluted, interesting piece of logic, to hear the argument made that we have to subsidize Ace so that we can have competition with a subsidized government carrier; even more interesting to see it actually work.

Am I out of time yet, Mr. Chairman?

**The Chairman:** No, not yet.

**Mr. Tobin:** I have another question I would like to ask. One of the difficulties in the trucking industry is the split jurisdiction between Ottawa and the provinces. In the February memorandum of understanding, the governments, federal and provincial, committed themselves to review the public convenience and necessity test by which entry into the trucking business is determined by the provinces and to consider replacing it with a fitness test. Do you agree that is a step in the right direction?

**Mr. Maclaren:** Yes, except that the trucking industry has recognized—a lot of people might like the world to stay the way it has always been but regulation in Canada of entry has never been as oppressive as it was in the United States. The figures I quoted you at the beginning of the session are pretty indicative of that. Now, it is even less oppressive. Now, the only problems with the regulatory system in terms of entry is that the process takes time and that costs money. Virtually, about 95% of all applications are granted. We agree with the concept of major regulatory reform.

Our grave concern is that the Council of Transport Ministers, last February, agreed with a reverse onus residual regulatory test which will do nothing. It is a jumble of words—it is not a test. I am not going into the reasons how that happened at the last minute but it happened. We believe it is not a residual regulatory test. We are more concerned with the international ramifications of that fact really than we are the domestic ramifications of that fact. But we accept the principle that regulatory reform, less regulation, more freedom to compete, intra-modally, certainly, is inevitable.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I have just one last question.

Mr. Maclaren, you and your organization are probably in a better position than anybody else, because it concerns you and you have obviously done your homework, to have some sense of whether or not the provincial governments across this country are in step with Mr. Mazankowski and his officials in putting forward this document *Freedom to Move*, and subsequently, the kind of legislation that we would imagine would come out of it.

*[Translation]*

mauvaise position, parce qu'il faut charger la marchandise afin de pouvoir la décharger à l'autre bout.

**M. Tobin:** Je dois dire, M. Maclaren, que l'argument selon lequel nous devons subventionner Ace afin de pouvoir concurrencer un transporteur d'État subventionné est d'une logique troublante; mais c'est encore plus intéressant de voir comment cela fonctionne.

Ai-je épuisé mon temps, monsieur le président?

**Le président:** Non, pas encore.

**M. Tobin:** J'aimerais poser une autre question. L'une des difficultés de l'industrie du camionnage est le partage des compétences entre Ottawa et les provinces. Dans le protocole d'entente de février, les gouvernements, fédéral et provinciaux, se sont engagés à examiner les critères de commodité et nécessité publiques selon lequel l'entrée dans le domaine du camionnage est déterminé par les provinces et d'envisager de le remplacer par un critère de capacité. Êtes-vous d'accord que c'est là un pas dans la bonne direction?

**M. Maclaren:** Oui, sauf que l'industrie du camionnage a reconnu... beaucoup de gens voudraient que le monde reste comme il a toujours été, mais la réglementation de l'entrée au Canada n'a jamais été aussi oppressive qu'elle l'a été aux États-Unis. Les chiffres que j'ai cités au début de la séance indiquent assez bien cela. Maintenant, elle est encore moins oppressive. En fait, les seules problèmes du système de réglementation en termes d'entrée sont le fait que le processus prend du temps et coûte de l'argent. En pratique, environ 95 p. 100 de toutes les demandes sont acceptées. Nous sommes d'accord avec l'idée d'une réforme majeure de la réglementation.

Notre grande préoccupation est le fait que le Conseil des ministres des transports, en février dernier, a convenu d'un critère de réglementation résiduel avec le fardeau inverse, ce qui ne fera rien. C'est un amas de mots—ce n'est pas un critère. Je ne m'attarde pas aux raisons de cette situation à la dernière minute, mais c'est ce qui est arrivé. Nous croyons que ce n'est pas un test de réglementation résiduel. Nous nous préoccupons davantage des conséquences internationales de ce fait que des conséquences intérieures de ce fait. Nous acceptons le principe que la réforme de la réglementation, une moindre réglementation, une plus grande liberté de concurrence, à l'intérieur des modes, sont certainement inévitables.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je n'ai plus qu'une question.

Monsieur Maclaren, votre organisation et vous êtes probablement en une meilleure position que qui ce soit d'autre, parce que cela vous concerne et vous avez de toute évidence fait le travail que vous deviez faire, afin de savoir un peu si les gouvernements provinciaux du pays sont d'accord avec M. Mazankowski et ses fonctionnaires pour appuyer ce document *Aller sans entraves* et, ultérieurement, le type de législation que nous imaginerons qui en sortirait.

[Texte]

[Traduction]

• 1015

Given again this question of split jurisdiction, at least for the moment, do you anticipate that Mr. Mazankowski is going to be able to have a package that will reflect some consensus across this country, bearing in mind the kind of approach he is currently taking?

I would suggest, sir, that you have probably gone out and talked to many of the people in the various provincial jurisdictions. You probably have a better sense than anybody else in this room of the likelihood of having consensus on this whole question in so far as trucking is concerned.

**Mr. Maclaren:** You ask a very difficult question. We do talk to the provincial people. We are a federation, of course, so we have provincial associations. There are regional concerns. There are regional pressures. The local trucking industry may not have the same view of the world as the long-haul interprovincial or international truckers may.

There are a lot of pressures on those provincial governments to do things slightly differently, or at least do them differently intraprovincial to extra, and yet those extraprovincial carriers compete for most of their business within each province.

I think there will be a major paper consensus on what to do. There is that now. Unfortunately, people are so nervous about what they have agreed to that they will not even look at perhaps adjusting it and fine-tuning it. They are so concerned that there may be slippage.

There has to be that consensus. Ottawa, of course, has the residual clout to take it all back . . .

**Mr. Tobin:** That is right.

**Mr. Maclaren:** —which would be most unfortunate if it happened that way.

**Mr. Tobin:** That was the supplementary. That residual clout is there. I understand it is being waved around to try to make things happen. I want to ask you ultimately: If it is necessary, is it a proper step and a productive step in the long run for the Minister of Transport to take those regulatory powers back from the provinces?

**Mr. Maclaren:** It would create a whole new range of problems. It might resolve some problems, but it would create a whole new range of problems. It would be the equivalent of saying that Ottawa has responsibility for the railways but the provinces control the tracks because the provinces control the highways, they set the taxes, they set the weight limits, and if they did not have economic responsibility any longer for the efficiency of interprovincial trucking we would have a real problem of a different kind. You would also have the interprovincial trucking industry that directly competes with private trucking, which stays under provincial jurisdiction, and local truckers competing head-on with a different test to those

Compte tenu, encore une fois, de cette question du partage des compétences, du moins pour l'instant, prévoyez-vous que M. Mazankowski va pouvoir présenter une politique qui traduira un certain consensus dans le pays, compte tenu du type d'approche qu'il utilise actuellement.

Je crois bien, monsieur, que vous êtes probablement allé parler à un grand nombre des personnes dans les diverses compétences provinciales. Vous avez probablement une meilleure idée que quiconque dans cette pièce de la probabilité d'un consensus sur toute cette question en matière de camionnage.

**M. Maclaren:** Vous posez une question très difficile. Nous parlons aux gens des provinces. Bien entendu, nous sommes une fédération et nous avons des associations provinciales. Il y a des préoccupations régionales. Il y a des pressions régionales. L'industrie locale du camionnage peut ne pas avoir la même perception du monde que les entreprises de camionnage interprovinciales ou internationales sur grandes distances.

Il y a beaucoup de pressions sur ces gouvernements provinciaux de faire les choses de façon légèrement différente ou du moins, de faire les choses de façon différente pour le transport à l'intérieur de la province et le transport avec l'extérieur et pourtant, ces transporteurs extra-provinciaux sont en concurrence pour la plus grande partie de leurs affaires dans chaque province.

Jene pense qu'il y aura un important consensus sur ce qu'il faut faire. Cela existe actuellement. Malheureusement, les gens sont si nerveux au sujet de ce dont ils ont convenu qu'il n'envisageront peut-être même pas d'adapter et de perfectionner leurs accords. Ils sont tellement préoccupés qu'il peut y avoir des glissements.

Il faut qu'il y ait ce consensus. Bien entendu, Ottawa conserve le pouvoir de tout retirer . . .

**M. Tobin:** C'est exact.

**M. Maclaren:** . . . il serait bien dommage que cela se produise.

**M. Tobin:** C'était la question complémentaire. Ce pouvoir existe. Si j'ai bien compris, on le brandit pour essayer de faire avancer les choses. Je veux enfin vous demander: si c'est nécessaire, est-ce qu'il est approprié et productif à long terme que le ministre des Transports apprenne ces pouvoirs réglementaires de provinces?

**M. Maclaren:** Cela créerait toute une série de nouveaux problèmes. Cela pourrait résoudre certains problèmes, mais cela en créerait d'autres. Cela équivaudrait à dire qu'Ottawa a la responsabilité des chemins de fer, mais que les provinces contrôlent les voies ferrées parce que les provinces contrôlent les routes, elles fixent les impôts, elle fixent les limites de poids et si elle n'avaient plus la responsabilité économique de l'efficacité du camionnage interprovincial, nous aurions un problème réel de type différent. Il pourrait aussi y avoir l'industrie du camionnage interprovincial qui ferait concurrence directement au camionnage privé, qui reste sous compétence provinciale, et les camionneurs locaux feraient



[Text]

provinces. You would have a different kind of anarchy. It is at least now a system with which we have 30 years' experience. The only way to go is to make them co-operate with each other.

**Mr. Tobin:** You are saying we would be heading toward anarchy, a kind of war within the industry, if Ottawa exercised that option?

**Mr. Maclaren:** You would have Ottawa responsible for the performance of interprovincial trucking and the provinces controlling the highways and the critical areas of taxation, weight laws, safety inspections—all the things that determine how we operate on the highway would still be provincial.

**Mr. Tobin:** Yes.

**Mr. Maclaren:** So it would be most unfortunate if it came to that.

**Mr. Taylor:** Mr. Maclaren, what is the stand of the Canadian Trucking Association on piggybacking now, and what would the stand be under a *Freedom to Move* set-up?

**Mr. Maclaren:** Mr. Taylor, if I could just make a quick comment and then turn you over to one of my colleagues.

The MacPherson commission, in recognition of the railways being allowed to get into trucking at all, realized that intermodal piggyback was a special situation where the trucker was both a competitor to and a customer of the railways. The MacPherson Royal Commission made very specific recommendations: it is indexed to our brief what those recommendations were.

Those recommendations were carried through into section 265.(8) of the Railway Act. That language left a loophole, but we think it is critical that the language be included in any new transportation legislation and that it supersede the implication of confidential contract pricing. Given the size and the clout of the two railways, given the competition that is going to be set loose between those two railways, given the ability to tie up traffic of major national shippers, if intermodal rules allow the railways to give an advantage to their own trucks or to major shippers under rules that are not fair and equitable... By that, I mean that the pricing of intermodal does not reflect volume of traffic and that kind of thing. Then long-haul trucking in this country is probably dead.

• 1020

Pat, would you care to comment further on that?

**Mr. McGuire:** We must remember that the railways have a formidable vehicle to use in competing also with the LTL

[Translation]

concurrence directement avec un critère différent pour ces provinces. Vous auriez un type différent d'anarchie. Au moins, nous avons actuellement un système qui a une expérience de 30 ans. La seule façon est d'amener tout le monde à collaborer avec les autres.

**M. Tobin:** Vous dites que nous irions tout droit vers l'anarchie, par une sorte guerre à l'intérieur de l'industrie, si Ottawa exerçait cette option?

**M. Maclaren:** Ottawa serait responsable du rendement du camionnage interprovincial et les provinces contrôlèrent les routes et les domaines cruciaux de la fiscalité, des lois sur les poids et des inspections de sécurité—toutes les choses qui déterminent comment nous fonctionnons sur la route resteraient de ressort provincial.

**M. Tobin:** Oui.

**M. Maclaren:** Ce serait donc très dommage si nous en arrivions là.

**M. Taylor:** Monsieur Maclaren, qu'est-ce que l'Association canadienne du camionnage pese actuellement du ferroutage et qu'en penserait-elle dans un cadre d'*Aller sans entraves*?

**M. Maclaren:** Monsieur Taylor, permettez-moi de faire un commentaire rapide et de passer la parole à un de mes collègues.

La Commission MacPherson, en tenant compte du fait que les compagnies ferroviaires pouvaient faire du camionnage, s'est rendue compte que le ferroutage intermodal était une situation spéciale où le camionneur était à la fois un concurrent et un client des compagnies ferroviaires. La Commission royale MacPherson a fait des recommandations très précises: nous mentionnons dans notre mémoire ce que sont ces recommandations.

Ces recommandations ont été intégrées à l'article 265.(8) de la Loi sur les chemins de fer. Cette formulation a des insuffisances, mais nous pensons qu'il est crucial que cette formulation soit incluse dans toute nouvelle loi sur les transports et qu'elle ait priorité sur les conséquences de la détermination des prix des contrats confidentiels. Compte tenu de la taille et de l'influence des deux compagnies ferroviaires, compte tenu de la concurrence qui sera déclenchée entre ces deux compagnies ferroviaires, compte tenu de la capacité de bloquer les marchandises à transporter des principaux expéditeurs nationaux, si les règles intermodales permettent aux compagnies ferroviaires de donner un avantage à leurs propres camions ou à des expéditeurs importants en vertu de règles qui ne sont pas justes et équitables... Je veux dire par là que lorsqu'on établit le prix des services intermodaux, on ne tient pas compte du volume de trafic et d'autres facteurs du genre. Alors, le camionnage à longue distance au Canada est probablement mort.

Pat, aimeriez-vous faire d'autres commentaires sur la question?

**M. McGuire:** Il ne faut pas oublier que les chemins de fer possèdent un moyen formidable pour concurrencer aussi les

## [Texte]

trucker, apart from the comments on the volume trucker that Mr. Maclaren made, and that is the pool car freight forwarder. The pool car freight forwarder uses a boxcar in one direction and has a natural balance immediately in his operation, and therefore, can be used as a vehicle for moving boxcars by the railroad through the energy impact of forcing truck rates upwards by virtue of the cost differentials. The downward pressure on rates caused by lower-based pricing by the railroads will result in that only because it will force the trucker out of the game.

**Mr. Taylor:** But one of the objectives of *Freedom to Move* is to give the people a better price, the cheapest price possible. Now, I can follow your argument to an extent if the railway is in the trucking business, but if they are in the trucking business and they are legally and properly so, I do not know how you can stop them from moving their trucks on the flatcars.

But the other point is what I am really pursuing. If John Smith, who operates a trucking firm, works out his figures that it is going to cost him  $x$  dollars to move a truck from Montreal to Vancouver by road and it is going to cost him  $x$  minus so much by piggybacking, is that not freedom of movement? It is going to give a better price to the people. Would you object to that?

**Mr. Maclaren:** Mr. Taylor, all we are saying is that the pricing mechanism for piggyback service be fair and equitable and subject to review. We are the shipper in the case of class 1 piggyback of our own trucks. We do not want the railways to be able to make secret contract deals with their own railway-owned trucks or their own subsidiaries, that nobody can look into who is cross-subsidizing whom and give themselves a special advantage on piggyback compared to what the independent trucker can obtain from them. We want some review mechanism. We want some mechanism to make sure all pricing on intermodal is fair and equitable.

**Mr. Taylor:** But if the independent trucker finds it is cheaper to do it by piggybacking than having to drive 2,500 miles, what objection would you have to that?

**Mr. Maclaren:** There is no objection to that if it is cheaper. We are simply saying that, given the size and clout of the two railways and what stands behind those two railways, they could very easily use the below-compensatory contract pricing mechanism to virtually destroy long-haul, over-the-road truck competition unless there are ground rules that still apply to intermodal traffic.

**Mr. Taylor:** Would your association favour legislation that would permit the various modes to get together and decide which is the better way to move certain goods or certain products?

## [Traduction]

camionnées incomplètes, en dehors des commentaires de M. Maclaren sur le camionnage en vrac, et c'est le groupeur de marchandises. Celui-ci utilise un wagon couvert dans une direction et obtient immédiatement un équilibre naturel au niveau de l'exploitation et peut par conséquent servir de véhicule pour déplacer les wagons couverts par chemin de fer puisque les répercussions énergétiques ont pour effet de hausser les tarifs de camionnage en raison des différences de coût. Les pressions à la baisse sur la tarification dues au tarif moins élevé des chemins de fer auront cette conséquence seulement parce qu'elles vont chasser le camionneur du marché.

**M. Taylor:** Mais l'un des objectifs énoncés dans le document *Aller sans entraves* est d'offrir aux gens des prix meilleurs, les moins chers possible. Maintenant je peux suivre votre raisonnement dans une certaine mesure les chemins de fer sont dans le domaine du camionnage, mais s'ils sont dans le domaine du camionnage et qu'ils le sont légalement et dans les formes, je ne vois pas comment vous pouvez les empêcher de déplacer leurs remorques sur wagons plats.

Mais l'autre point est celui que je cherche à faire valoir. Si John Smith qui exploite une entreprise de camionnage, détermine qu'il lui en coûte  $x$  dollars pour amener une remorque de Montréal à Vancouver par route et  $x$  dollars de moins par ferroutage, n'est-ce pas là la liberté d'aller sans entraves? Cela va permettre d'offrir des meilleurs tarifs à la population. Vous opposeriez-vous à cela?

**M. Maclaren:** Monsieur Taylor, nous disons simplement que le mécanisme de tarification des services de ferroutage doit être just et équitable et révisable. Nous assurons l'expédition de nos propres remorques par ferroutage catégorie 1. Nous ne voulons pas que les chemins de fer puissent conclure des contrats secrets avec les entreprises de camionnage qu'ils possèdent ou non leurs propres filiales, de façon que personne ne puisse savoir qui contre-subsventionne qui et que les chemins de fer jouissent d'un avantage particulier sur le ferroutage par rapport à ce que le camionneur indépendant peut obtenir d'eux. Nous voulons la mise en place d'un mécanisme de révision. Nous voulons un mécanisme qui permet de s'assurer que la tarification des services intermodaux est juste et équitable.

**M. Taylor:** Mais si le camionneur indépendant trouve qu'il est plus économique d'avoir recours au ferroutage au lieu de conduire 2,500 milles, y verriez-vous des objections?

**M. Maclaren:** Je n'y vois aucune objection si ça revient moins cher. Nous disons simplement que, compte tenu de l'importance et de l'influence des deux chemins de fer et de leur infrastructure, ils pourraient très facilement utiliser le mécanisme de fixation de prix stipulés au contrat inférieur au seuil de rentabilité pour pratiquement détruire le camionnage routier à longue distance, à moins qu'il n'y ait des règles de base qui régissent encore le trafic intermodal.

**M. Taylor:** Votre association serait-elle d'accord avec une loi qui permettrait la coexistence des différents moyens de transport et qui prescrirait le mode de transport de certaines marchandises et certains produits?

## [Text]

**Mr. Maclaren:** No, that should be left to the individual shipper in the marketplace. But I think the point that is made in MacPherson and is attached to our brief is the critical element in this, that given the clout of the railways and the economic force behind them, if they are totally free to price below compensatory with themselves or with anybody else, they could easily drive even the largest independent trucker out of the market. Then you will be back to the good old days of the duopoly of interprovincial rail being the only service available, and whether or not you will end up with a cheaper price in the long run is anybody's guess.

So we think there have to be ground rules on how the railways price intermodally, regardless of the freedom they may have to contract.

**Mr. Taylor:** In your brief, you play quite a bit on the privatization of CNR. I do not want to deal with that aspect, but what makes you think you could compete against the CNR as privatized if you cannot compete against it as a Crown corporation, when the Minister has stated definitely that CNR is going to have to pay its own way without government subsidy?

• 1025

**Mr. Wes Armour (President, G.M. Armour & Sons Ltd. and President of Canadian Trucking Association):** I just want to make one comment on the previous question as it pertains to intermodal. If I understood your question correctly, presently the rates being offered to a common carrier to use intermodal services are much higher than they move their own trailers for... the railways to move their own trailers. I think that I am speaking generally for the industry when I say that if the trucking industry could use intermodal services at a lower rate than they can do it themselves over the highway, I really believe that most of the trucking industry in a matter of time would turn—providing the service is there—to that type of operation. And I believe that was the question you were asking. And yes, certainly I do not think the trucking industry would be against using intermodal, say, from Toronto to Vancouver, if it can be done less expensively.

**Mr. Maclaren:** Mr. Taylor, to deal with your second question, it is a two-edged sword. The CNR has received in excess of \$7 billion worth of supplementary government support since the 1930s. You have had two massive recapitalizations since the war, each time putting the CNR back in the same debt equity position as the CPR. On both occasions the chief executive officers of the CNR have said "This is it; we will never have to come back to the government again; we are free to compete; we will act responsibly". After the 1952 recap, by 1960 they were back with a \$1.5 billion debt load looking for more sustenance, even though the government bought equity every year up until 1977. In 1977, the govern-

## [Translation]

**M. Maclaren:** Non, cela doit être laissé à chaque expéditeur sur le marché. Mais je crois que le point exposé dans le document de MacPherson joint à notre mémoire est ici le facteur déterminant; étant donné l'influence des chemins de fer et la force économique qu'ils représentent, s'ils sont tout à fait libres de fixer des tarifs sous le seuil de rentabilité seuls ou avec d'autres, ils pourraient facilement chasser du marché même les plus gros camionneurs indépendants. Vous vous retrouveriez alors au bon vieux temps du monopole commun où le chemin de fer interprovincial était le seul service offert et, quant à savoir si à la fin cela coûtera moins cher, Dieu seul le sait.

Nous croyons donc qu'il doit y avoir des règles de base sur la façon dont les chemins de fer fixent les tarifs de leurs services intermodaux, quelle que soit la latitude dont ils disposent pour négocier des contrats.

**M. Taylor:** Dans votre mémoire, vous misez passablement sur la privation du CN. Je ne veux pas entrer dans cette question, mais qu'est-ce qui vous fait penser que vous pourriez concurrencer le CN privatisé si vous n'arrivez pas à lui faire concurrence en tant que société de la Couronne lorsque le Ministre a déclaré catégoriquement que le CN devra s'arranger sans subvention du gouvernement?

**M. Wes Armour (président de la G.M. Armour & Sons Ltd et de l'association canadienne du camionnage):** Je veux seulement commenter la question précédente sur les services intermodaux. Si j'ai bien compris votre question, à l'heure actuelle, un transporteur public qui fait appel aux services intermodaux pour déplacer des marchandises doit déboursier beaucoup plus que s'il utilisait ses propres remorques pour... et ce qu'il en coûte aux chemins de fer pour déplacer leurs propres remorques. Je crois parler au nom de la plupart des représentants de l'industrie du camionnage lorsque j'affirme que si l'industrie pouvait obtenir des services inermodaux à un coût inférieur à celui de ses propres services de transport par route, je crois vraiment que cela ne serait qu'une question de temps pour que la plupart d'entre eux délaissent le camionnage—pourvu que le service soit disponible—au profit de ce genre d'exploitation. Et je pense que c'était là la question que vous posiez. Eh oui, je ne crois certainement pas que l'industrie du camionnage s'opposerait à un réseau de transport intermodal qui relierait, disons, Toronto à Vancouver, si celui-ci était peu coûteux.

**M. Maclaren:** Monsieur Taylor, en ce qui a trait à votre deuxième question, c'est une arme à deux tranchants. Depuis les années 30, le CN a reçu plus de 7 millions de dollars en subventions du gouvernement. Depuis la guerre, vous avez fait l'objet de deux importantes restructurations de capital qui, chaque fois, vous ont permis d'avoir un ratio d'endettement identique à celui de CP-Rail. Les deux fois les dirigeants du CN ont déclaré que c'était fini, qu'ils n'auraient plus jamais à faire appel au gouvernement, qu'ils étaient libres de concurrencer et qu'ils allaient assumer leurs responsabilités. En 1960, soit huit ans après le remaniement capital de 1952, affichant une dette de 1.5 million de dollars, ils étaient de nouveau à la



## [Texte]

ment came back and again made them whole, with a debt equity ratio similar to that of CPR's. At that time the president of the CNR told this committee "We expect to have very profitable operations in the future". By 1980 he was saying, for public consumption, the government would have to help them again as they were back in trouble; they were spending too much money putting in tracks.

How has the CPR been able to run at least as efficient a railway—and I would suggest to you that there is a study in the Department of Transport covering 20-year operations comparing the two railways' efficiency, allocation of resources, that might be very interesting for this committee to see, if it is not in the public domain already—on the efficiency of the two railways. And the CNR has been asking for more help since 1980, another \$200 million to \$300 million. Now, they have not received it, but they are again building up an unfavourable debt/equity ratio.

The CPR, another putting in new capital, I believe—and you will have to ask this of them—has been able to run an efficient operation out of retained earnings and any borrowing they have done. If the CNR is going to be free to dig itself into a debt hole and come back every decade and find at some point a Transport Minister who is amenable or does not understand or whatever, there is no hope for the private sector.

Now, a privatized CNR has to be given the freedom to rationalize; the two things must go together. But at least they will, presumably, have to have a responsible bottom line attitude when they go out looking for market. That has been our concern.

**Mr. Taylor:** I am a private enterpriser. You do not have to persuade me on that point. I do not expect truckers or anyone else to compete against government subsidies if the government has put in taxpayers' money. For many years I objected to both the CPR and the CNR piggybacking, when they were getting government subsidy to compete against trucks. But without the government subsidy, that would make a different picture.

The other point I would like to follow, if I have time . . .

**The Chairman:** You keep going, but you are over your time.

**Mr. Taylor:** These interprovincial movements. I see interprovincial movements as one of the difficulties in freedom of movement. For many years, ever since the late Hon. Bob Winters turned the authority for inter-movements over to the provinces, highway traffic boards decided whether or not there was room for another trucker. A trucker who wanted to operate from Vancouver to Montreal had to get clearance from highway traffic boards in B.C., Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Ontario and Quebec, every one of them costing money.

**Mr. Maclaren:** Yes.

## [Traduction]

recherche de fonds supplémentaires, même si le gouvernement a acquis une partie du capital-actions tous les ans à venir jusqu'en 1977. Cette année-là, le gouvernement est de nouveau intervenu, rajustant leur ratio d'endettement est à un niveau similaire à celui du CP. Le président du CN avait alors déclaré à ce Comité qu'il prévoyait réaliser des profits très intéressants à l'avenir. En 1980, il déclarait publiquement que le gouvernement devrait de nouveau venir en aide au CN qui était encore une fois en difficulté; il consacrait trop d'argent aux voies ferrées.

Comment le CP a pu exploiter un chemin de fer de façon au moins aussi rentable—et je vous signale une étude comparative du ministère des Transports sur l'efficacité et la répartition des ressources des deux chemins de fer sur une période de 20 ans; il serait très intéressant que ce Comité se penche sur l'efficacité des deux chemins de fer si ce n'est pas déjà du domaine public. Et, depuis 1980, le CN n'a cessé de demander plus d'aide, un autre 200 à 300 millions de dollars. Or, il ne l'a pas encore obtenue, mais son ratio d'endettement continue d'augmenter.

Le CP a réussi sans apport de nouveaux capitaux, il me semble—mais vous devrez vérifier ce point auprès du CP—à rentabiliser l'exploitation à partir des bénéfices non répartis et des emprunts qu'il a faits. Si on permet au CN de continuer à s'endetter et de revenir à la charge tous les 10 ans pour trouver un ministre des Transports qui se laisse convaincre ou qui ne comprend pas, il n'y a pas d'espoir pour le secteur privé.

Maintenant, un CN privatisé doit avoir le droit de rationaliser; ces deux éléments sont inséparables. Mais, il devra au moins, je présume, avoir une attitude responsable qui l'obligera à établir une limite inférieure lorsqu'il sera à la recherche de nouveaux marchés. C'est là notre préoccupation.

**M. Taylor:** Je suis un entrepreneur privé. Vous n'avez pas besoin de me convaincre de ceci. Il ne faut pas s'attendre à ce que les camionneurs ou n'importe quel d'autre puisse concurrencer le CN qui bénéficie de subventions du gouvernement si ce dernier investit l'argent des contribuables. Durant bien des années, je me suis opposé au ferroutage du CP et du CN, à l'époque où les deux recevaient des subventions du gouvernement pour concurrencer les camionneurs. Mais sans l'aide financière du gouvernement, la situation serait différente.

Un autre point que j'aimerais relever si j'en ai le temps . . .

**Le président:** Vous continuez, mais vous avez dépassé le temps qui vous était alloué.

**M. Taylor:** La question du transport interprovincial. À mon avis, elle fait entrave à la liberté de déplacement. Depuis de nombreuses années, soit depuis que feu l'honorable Bob Winters a cédé aux provinces les pouvoirs en matière de transport interprovincial, c'étaient les commissions de voirie qui décidaient d'admettre un nouveau camionneur. Un camionneur qui voulait établir une ligne routière entre Vancouver et Montréal devait obtenir l'autorisation des commissions de voirie de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba, de l'Ontario et du Québec et payer chaque fois.

**M. Maclaren:** Oui.

## [Text]

**Mr. Taylor:** In Alberta we tried to cut that down a little between Saskatchewan and Alberta by having the two boards sit together and have one hearing instead of two.

• 1030

But unless the truckers are going to confine themselves to the Trans-Canada Highway, which the federal government helped to build, I can see some great difficulties arising through this inter-movement, because if every province is going to say if you use our roads you have to pay a fee, it is going to be a real detriment to freedom of movement. Have you any thoughts along that line?

**Mr. Maclaren:** Substantial deregulation of interprovincial trucking will make it possible for anybody with a truck to go wherever he wants interprovincially. He will be able to meet a fitness test and get an operating authority from Calgary to Toronto to haul cattle and to haul back whatever else he can haul in a cattle truck or refrigerated... whatever. There is going to be substantial freedom for new competition interprovincially under this régime.

Not only that. With the residual regulatory control that would be left, the procedures are going to be streamlined, so that the provincial boards will act in joint board hearings. They are now. The process has improved. It is not ideal, but it has improved.

But the trade-off, of course, is that the average highway haul in this country is still 300, 325 miles. Private trucking, which is the largest part of the industry, is still totally provincial. Ottawa has no jurisdiction over a private truck even if he goes from Vancouver to St. John's, Newfoundland. He is still a private trucker and he does not come under federal jurisdiction at all.

So there is a very mixed bag in jurisdiction. You can scramble the egg in different ways, and each way creates problems. But we are not against the efficiencies that regulatory reform should bring in facilitating interprovincial transport. We just wish that in the process the governments had agreed to retain a meaningful residual economic test for major cases; for particularly the implication that the big U.S. truckers who want to cream three or four Canadian markets will be able to get into those markets, tie them to their hyper-efficient U.S. national terminal system, and then maybe pick off feeder routes inside Canadian provinces that again complement those international routes. That could destabilize domestic Canadian transportation, because the economics are quite different.

We just wish there were some residual test that could be triggered in cases of very major importance. Say one of the railways decided they were going to buy up huge additional capacity, or something like that...

## [Translation]

**Mr. Taylor:** En Alberta, nous avons essayé de simplifier cela un peu en faisant en sorte que la Commission de la Saskatchewan et celle de l'Alberta siègent ensemble et qu'il n'y ait par conséquent qu'une audition au lieu de deux.

Mais à moins que les routiers ne se limitent à l'autoroute transcanadienne, que le gouvernement fédéral a aidé à construire, j'entrevois de grandes difficultés provenant de ce trafic interprovincial, parce que si chaque province décide de nous faire payer pour l'utilisation de ses routes, cela se fera au détriment de la libre circulation. Avez-vous une opinion à ce sujet?

**Mr. Maclaren:** Une déréglementation considérable du camionnage interprovincial permettrait à quiconque possède un camion d'aller où bon lui semble, d'une province à l'autre. Il pourrait passer un test d'aptitudes et obtenir une autorisation d'exploitation de Calgary à Toronto pour transporter du bétail et ramener ce qu'il peut dans un camion destiné à transporter du bétail ou dans un camion réfrigéré... peu importe. De ce régime, la nouvelle concurrence interprovinciale tirerait une liberté considérable.

Non seulement cela, mais avec le contrôle de la réglementation qui resterait, les procédures seraient rationalisées, de sorte que les commissions provinciales agiraient au cours d'audiences conjointes. C'est ce qu'elles font à l'heure actuelle. Le processus a été amélioré. Il n'est pas idéal, mais il a été amélioré.

Mais il reste, bien sûr, que dans notre pays, le transport moyen par autoroute se fait encore sur 300 à 325 milles. Le camionnage privé, qui touche la plus grande partie de l'industrie, est encore entièrement provincial. Ottawa n'a aucun pouvoir sur un camion privé même s'il va de Vancouver à St-Jean, Terre-Neuve. Il reste un camionneur privé qui ne relève absolument pas de la compétence fédérale.

Par conséquent, la compétence de chacun reste un problème très compliqué à débattre. On peut tourner la question dans tous les sens et, de toute façon, on crée des problèmes. Mais, nous ne refusons pas les conséquences d'efficacité que la réforme de la réglementation pourrait apporter en facilitant le transport interprovincial. Nous souhaiterions tout simplement qu'en cours de route, les gouvernements s'entendent pour conserver un dernier test d'économie significatif pour les cas majeurs; particulièrement pour la participation des grosses entreprises de camionnage américaines qui veulent s'accaparer trois ou quatre marchés canadiens et qui pourront le faire et les rattacher à leur système national de terminaux américains hyperefficaces, voire, faire main basse sur des routes secondaires dans les provinces canadiennes, qui, là encore, servent de complément à ces routes internationales. Cela pourrait déstabiliser le transport intérieur canadien parce que les économies des deux pays sont très différentes.

Nous aimerions tout simplement qu'il reste un certain test sur lequel on pourrait s'appuyer dans les cas de très grande importance. Supposons, par exemple, qu'une des sociétés de chemin de fer décide de s'approprier une grande part supplémentaire du marché, ou quelque chose du genre...

[Texte]

**Mr. Taylor:** As I see it, the key to this going across Canada is going to depend on either the federal government taking back the authority or the provinces co-operating to the point where they are saying trucks can go through without a highway traffic board hearing and without any cost. But if we do that, we have to remember that we are then going to be using provincial highways which the federal has paid nothing for, and the provinces are going to ask who is going to pay for the maintenance of their highways.

**Mr. Maclaren:** If the provincial boards are doing it under an agreed set of procedures, then it is all right. And you can have a different test for extra-provincial operations compared with intra-, because the provinces, or at least some of the provinces, will not agree to give up total regulatory control over local transport; because if they did that, you could have rationalization of the distribution system that could be very much to the disadvantage of those provinces.

I am thinking of the Province of Saskatchewan, when the two railways pulled out of branch line and substituted truck, and then decided to pull out of the truck service because they could not compete with the little local truckers. The Province of Saskatchewan became very concerned that distribution would then take place out of Winnipeg, Calgary, and Edmonton, and Regina and Saskatoon would not be distribution points. So they spent a lot of time and effort encouraging the local distribution trucker to build up his network.

The same is true of the Province of Quebec. They traditionally, going back, of course, to the early days of rail, have treated Montreal as the break-bulk point, with local truckers distributing through the province from there.

I do not think those concerns are wrong. There has to be a balance. But the two things are not totally separate. And the concern of a province, which does own the highways, as you have said, is rather important. For Ottawa to take away the total control, take it all back, would create the problem I referred to earlier, of leaving Ottawa with the economic responsibility for trucking, but with the provinces owning the highways with not much responsibility for the interprovincial trucking industry; and that could be a problem.

• 1035

**The Chairman:** Thank you, Mr. Taylor, I allow that we are pretty loose here as to time but, in view of your experience as a Minister of Highways for over 20 years, I let you go with the indulgence of the committee because it was very interesting. Usually you are tighter on the time.

[Traduction]

**M. Taylor:** D'après ce que je peux constater, la clé de ce mouvement d'un océan à l'autre, au pays, sera fonction du fait que le gouvernement fédéral reprendra son autorité ou que les provinces collaboreront au point de permettre la libre circulation des camions sans audience préalable d'une commission de la circulation sur les autoroutes et sans frais. Mais si nous procédons ainsi, il faut rappeler que nous utiliserons les autoroutes provinciales pour lesquelles le fédéral n'a rien déboursé et que les provinces demanderont qui paiera pour l'entretien de ces autoroutes.

**M. Maclaren:** Si les commissions provinciales le font en vertu de procédures qui ont fait l'objet d'une entente, alors cela est correct. Et l'on pourrait avoir un test différent pour l'exploitation externe, par comparaison à l'exploitation provinciale interne, parce que les provinces, ou du moins certaines d'entre elles, ne seront pas d'accord pour céder l'ensemble du contrôle de réglementation qu'elles possèdent sur le transport local; parce que si elles le faisaient, la rationalisation du système de distribution pourrait très bien se faire au détriment de ces provinces.

Je pense à la province de la Saskatchewan, lorsque les deux sociétés de chemins de fer se sont retirées de la ligne de raccordement et y ont substitué le transport par camion et lorsqu'elles ont ensuite décidé de se retirer du transport par camion parce qu'elles ne pouvaient se mesurer aux petites sociétés locales de camionnage. La province de la Saskatchewan s'est beaucoup préoccupée du fait que la distribution se ferait à partir de Winnipeg, Calgary et Edmonton, puis, que Regina et Saskatoon ne seraient plus des centres de distribution. On a donc consacré beaucoup de temps et d'efforts pour encourager les entreprises de camionnage locales à mettre sur pied leur propre réseau.

Il en va de même pour la province de Québec. Traditionnellement, si l'on regarde le passé, bien sûr, à l'époque de l'établissement des sociétés de chemin de fer, on a traité Montréal comme un centre de distribution de marchandises en vrac à partir duquel les camionneurs locaux faisaient la distribution dans toute la province.

Je ne crois pas que ces préoccupations soient mauvaises. Il doit y avoir un équilibre. Mais les deux ne sont pas entièrement séparées. Et la préoccupation d'une province qui possède les autoroutes, comme vous l'avez déclaré, est plutôt importante. Le fait qu'Ottawa assume le contrôle total et reprenne tout en main, créerait le problème dont j'ai parlé plus tôt, c'est-à-dire laisser à Ottawa l'entière responsabilité économique du camionnage, tout en laissant aux provinces la propriété des autoroutes sans grande responsabilité face à l'industrie du camionnage interprovincial; et cela pourrait poser un problème.

**Le président:** Merci, monsieur Taylor. J'admets que nous avons été plutôt généreux en ce qui concerne le temps, en raison de votre expérience comme ministre des Transports pendant plus de 20 ans, et c'est pourquoi je vous ai accordé plus de temps grâce à l'indulgence du Comité, parce que c'était très intéressant. En général, nous accordons moins de temps.



**[Text]**

Mr. Forrestall indicated an intervention, then I have Mr. Reid, Mr. Belsher and Mr. Angus.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, I just wanted very briefly to go back to an observation which Mr. Maclaren made earlier that there is always the danger of being so preoccupied with what *Freedom to Move* contemplates that we forget to look at some of the details. One of those details, I think, is to be seen in the . . . well, my understanding of the paper is that it does contemplate the development of mechanisms to identify and track, if you will, the levels of confidential contracting; in fact, the purpose is so that government will be aware and can intervene if necessary. I just wanted to leave that on the record.

**Mr. Maclaren:** Mr. Forrestall, I do not disagree with you, except that the paper—and this is understandable—is not specific at all, other than to say that for a period of five years a confidential contract below variable cost pricing will be monitored and based on application. There are no criteria or processes spelled out for that. Does that mean that each railway will be allowed to enter into five confidential contract rates a year for the first five years? If so, what are the intermodal implications for . . . well, if they do it with Procter & Gamble, what happens with Lever Brothers Ltd. if they are not one of the . . . look, there are all kinds of implicatoin in there.

It is a very radical move because of the economic clout in the market of the two players, compared to the economic clout of the trucker who has to try and compete with them. They can provide price advantage so overwhelming that the normal service advantage of a trucker could be lost sight of. And it would not take very long, given the relatively few commodity movements truckers depend on. That is because, if they lose their capacity, coming back from the west or from the Atlantic, on those commodity movements, then they cannot operate efficiently one way; they cannot come back empty. So it would be a very easy thing for the two railways, using that mechanism, to get into a war for volume, and for the truckers to be caught badly in the middle where their capacity to haul and compete on long haul would be seriously eroded. Granted, the suggestion is there that there will be some mechanism, and that it will be only an interim move and a gradual move on an experimental basis for that first five-year period.

We would rather see the experience gained in what it really means for markets internationally. Failing that, if they are going to go ahead with the concept of phasing it in, we certainly would say again to the committee that the implications for intermodal piggy-back and container traffic, we think, should be considered under another set of rules and

**[Translation]**

M. Forrestall a demandé de pouvoir intervenir, et j'appellerai ensuite MM. Reid, Belsher et Angus.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, je voudrais tout simplement revenir brièvement à une observation que M. Maclaren a faite plus tôt selon laquelle il y a toujours le risque de se préoccuper tellement de ce que *Aller sans entraves* envisage, que l'on oublie d'examiner certains détails. Un de ces détails, je crois, se trouve dans le . . . Eh bien, d'après ce que je comprends de ce document, c'est qu'il envisage la mise au point de mécanismes visant à identifier et à retracer, si vous le permettez, les niveaux d'établissement de contrats confidentiels; de fait, l'objet est d'en faire part au gouvernement de sorte qu'il puisse intervenir, si nécessaire. Je voulais tout simplement que cela soit consigné au dossier.

**M. Maclaren:** Monsieur Forrestall, je ne suis pas en désaccord avec vous, sauf que le document—et cela est tout à fait compréhensible—n'est pas du tout précis, sauf pour déclarer que pendant une période de cinq ans, un contrat confidentiel comportant la fixation des prix à un niveau inférieur au coût variable fera l'objet de surveillance et sera fondé sur les applications. Aucun critère ou processus n'est indiqué dans ce cas. Cela signifie-t-il que chaque société de chemin de fer sera autorisée à conclure cinq contrats à taux confidentiel par année, pendant les cinq premières années? Si oui, les répercussions intermodales de . . . Eh bien, si vous le faites pour Procter & Gamble, que se passe-t-il pour *Lever Brothers Ltd.* s'ils ne sont pas un des . . . Écoutez, il y a toutes sortes de répercussions, ici.

Il s'agit d'une intervention très radicale en raison de l'influence économique sur le marché des deux joueurs, par comparaison à celle du camionneur qui doit essayer de leur faire concurrence. Ils peuvent offrir des prix tellement avantageux que l'on peut perdre de vue les avantages normaux des services d'un camionneur. Et cela ne prendra pas beaucoup de temps étant donné les déplacements relativement peu nombreux des produits sur lesquels les camionneurs doivent compter. C'est-à-dire que, s'ils perdent leur main mise sur le transport de ces produits à leur retour de l'Ouest ou des provinces de l'Atlantique, alors leur exploitation ne peut être efficace à l'aller. Ils ne peuvent se permettre de revenir sans chargement. Donc, ce serait très facile, pour les deux sociétés de chemin de fer, à l'aide de ce mécanisme, de se faire une guerre de volume, et pour les camionneurs, de se faire prendre au milieu de tout cela et de voir leurs possibilités de transport et de concurrence sur long courrier, sérieusement diminuées. Nous reconnaissons, conformément à la suggestion qui a été faite, qu'il y aura un certain mécanisme et qu'il s'agira là d'une mesure provisoire seulement et d'une action progressive, à titre expérimental, pour cette période des cinq premières années.

Nous préférierions voir l'expérience s'acquérir dans ce qui est très important pour les marchés, à l'échelle internationale. Autrement, s'ils continuent avec l'adoption progressive, nous réitérerions certainement au Comité que les répercussions du trafic intermodal par wagon rail-route et conteneur, selon nous, devraient être envisagées en fonction d'une nouvelle

[Texte]

where there is at least provision for a review mechanism as to whether competition is fair.

**Mr. Forrestall:** Would CTA care to draft that mechanism for us?

**Mr. Maclaren:** We have. It is attached. Or at least one version of it is attached to the back of our submission.

**The Chairman:** Just on that, you have not drafted the one on the regulatory process between the international situation and the Canadian trucker. The residual.

**Mr. Maclaren:** Mr. Chairman, we already have a decision, made last February as to what that test will be.

**The Chairman:** Well, could you give it to us?

**Mr. Maclaren:** Oh, I certainly could. But the problem is that, once the lawyers saw it, they said it cannot work; it is too convoluted.

**The Chairman:** I can appreciate that, being a lawyer, and you and I went to the same law school many years ago—lawyers are in business because of convolutions—but I am a legislator and you are still the civil lawyer, and I appreciate the restrictions of all . . .

**Mr. Maclaren:** No, we certainly shall.

**The Chairman:** If you could, Mr. Maclaren, it would help.

**Mr. Maclaren:** We shall give you the official version, and our preferred version.

**The Chairman:** Okay. And again for benefit of witnesses, we are going to hear an awful lot. You know it is a large subject and, quite frankly, with the time limit, we are not going to repeat ourselves—which I am repeating now—this is why we are hurrying along here. This is why I am going to ask the indulgence of the committee to give you first 29 plus questions, some of which you have touched upon in your answers already, and others which you can . . . well, I know it will take a little more work on your part. But frankly, I know that with your background and your experience you will be able to handle the questions, and it will give us the information we are going to need to really get this report out. Frankly, with the viva voce evidence, the oral testimony in committees with so many witnesses starting to back up, the time is just not there.

• 1040

So anything you can give us in terms of specifics, following along . . . Mr. Forrestall and the residual regulatory mechanism to help in that international situation that you relayed, the legal bit and what you would like, anything to feed into the staff . . . That is why we hired them, because they are going to

[Traduction]

gamme de règles selon lesquelles on prévoirait au moins un mécanisme d'examen, à savoir si la concurrence est juste.

**M. Forrestall:** Est-ce que l'ACC voudrait bien nous tracer un portrait de ce mécanisme?

**M. Maclaren:** C'est déjà fait, le document est joint. Ou du moins une version du document est jointe à la fin de notre exposé.

**Le président:** À ce sujet seulement, vous n'avez pas fait ébauche sur le processus de réglementation entre la situation internationale et le camionneur canadien. Le reste.

**M. Maclaren:** Monsieur le président, nous avons déjà une décision rendue en février dernier, qui porte sur ce que sera le test.

**Le président:** Eh bien, pourriez-vous nous en faire part?

**M. Maclaren:** Je le pourrais certainement. Mais le problème, c'est qu'une fois que les avocats l'ont vue, ils ont déclaré que cela ne pourrait pas fonctionner parce que c'est trop compliqué.

**Le président:** Je peux comprendre cela, étant avocat, et vous et moi avons fréquenté la même école de droit il y a de nombreuses années—il y a des avocats parce qu'il y a des complications—mais je suis un législateur, et vous êtes toujours un avocat civil, et je comprends les restrictions de toutes . . .

**M. Maclaren:** Non, nous le ferons certainement.

**Le président:** Si vous pouviez, monsieur Maclaren, cela nous aiderait.

**M. Maclaren:** Nous vous remettrons la version officielle et notre version favorite.

**Le président:** Très bien. Encore une fois, pour le bénéfice des témoins, nous entrerons dans beaucoup de détails. Vous savez qu'il s'agit d'un vaste sujet et très sincèrement, étant donné la limite de temps, nous ne voulons pas nous répéter—ce que je fais à l'instant—et c'est pourquoi nous nous dépêchons maintenant. C'est la raison pour laquelle je demanderai au Comité d'être patient et de vous présenter au début, quelque 29 questions ou plus, dont certaines ont déjà été effleurées dans vos réponses et d'autres que vous pourriez . . . Eh bien, je crois que cela vous demandera un petit effort supplémentaire. Mais franchement, je sais que grâce à vos connaissances et à votre expérience vous pourrez répondre à ces questions et nous donner les renseignements dont nous avons réellement besoin pour achever ce rapport. Si l'on tient compte des preuves fournies de vive voix, des témoignages présentés devant les comités et du nombre de témoins qui déjà s'accumulent, nous n'avons tout simplement pas le temps.

Par conséquent, nous apprécierions toute information précise que vous pourriez nous donner comme . . . M. Forrestall et le mécanisme de réglementation résiduelle, tout ce qui pourrait aider à traiter de la situation internationale dont vous avez parlé, l'aspect juridique, etc., n'importe quelles données qui pourraient alimenter le personnel . . . Voilà pourquoi nous

[Text]

do almost all the leg work. We are just the front people here at the moment.

**Mr. Maclaren:** Mr. Chairman, this almost fits into the category of retaliation.

**The Chairman:** Well, okay.

Mr. Reid.

**Mr. Reid:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Maclaren, without making any comment on the justification of the position being taken, I rather detect that the Canadian Trucking Association is taking a very cautionary approach to the paper, *Freedom to Move*, a cautionary approach. That is putting it mildly.

At the outset, a comment was made on the deregulation or the negotiations that were being taken interprovincially, perhaps with a view to deregulation. In response to Mr. Taylor's question, you used the term "substantial deregulation". Where is it in the provinces now, then, sir, with respect to control of entry and territorial rights within the provinces and the continued regional differences of the provinces?

**Mr. Maclaren:** There has been evolutionary regulatory reform, even though the language is not changed. The PCN or public convenience and necessity test that is applied in all provinces except Alberta has been eroded in the sense of how boards handle the applications. However, the procedural ground rules that have applied are still there and that causes some problems. But there has been an evolution . . .

**Mr. Reid:** The Ontario Highway Transport Board is still there.

**Mr. Maclaren:** Yes, it is still there.

**Mr. Reid:** It still controls entries.

**Mr. Maclaren:** It still controls. There is agreement between the Council of Transport Ministers to introduce, effective January 1, 1987, a new package that will have application to extraprovincial transport—that is, international or interprovincial—with provinces retaining some flexibility to apply a different test strictly intraprovincially, for local truckers within their province.

That agreement is partially resolved. We may not like the residual economic test. We frankly do not think it is going to work. But they have come up with a version of a test. They are now working on a fitness test which is going to be a kind of a fit, willing and able. Do you have enough insurance? Do you know anything about the trucking industry? What are your initial finances in terms of buying that initial truck or three trucks or whatever? That will be just between the applicant and the board.

[Translation]

avons engagé ces personnes; elles devront faire presque entièrement le travail de cuisine; nous sommes ici uniquement à titre de représentants pour le moment.

**M. Maclaren:** Monsieur le président, il s'agit presque de représailles.

**Le président:** Je suis d'accord.

Monsieur Reid.

**M. Reid:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Maclaren, sans faire de commentaire sur la justification de la position adoptée, je dirai simplement que je sens que l'Association canadienne du camionnage a plutôt adopté une approche prudente à l'égard du document intitulé *Aller sans entraves*, une approche très, très prudente, et c'est là un euphémisme.

Au départ, on a fait un commentaire sur la déréglementation ou sur les négociations entreprises au niveau interprovincial en vue peut-être d'une déréglementation. En réponse à la question de M. Taylor, vous avez utilisé l'expression «déréglementation importante». Où en est cette déréglementation dans les provinces à l'heure actuelle sur le plan du contrôle des entrées et des droits territoriaux à l'intérieur des provinces et sur le plan des différences régionales permanentes entre les provinces?

**M. Maclaren:** Il s'est produit une réforme de réglementation progressive, même si le langage n'a pas été modifié. Le test PCN ou test de nécessité et avantage pour le public, administré dans toutes les provinces sauf l'Alberta, a perdu peu à peu de sa valeur à cause de la façon dont les commissions traitent les demandes. Toutefois, les règles de base qui ont toujours été appliquées en matière de procédures existent encore, ce qui crée certains problèmes. Néanmoins, il s'est produit une certaine évolution.

**M. Reid:** La Commissions des transports routiers de l'Ontario existe toujours.

**M. Maclaren:** Oui, elle existe encore.

**M. Reid:** Et elle contrôle encore les entrées.

**M. Maclaren:** Effectivement. On s'entend encore au sein du conseil des ministres des Transports pour mettre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1987 un nouveau programme qui s'appliquera au transport extraprovincial, c'est-à-dire international ou interprovincial, en vertu duquel les provinces conserveront la possibilité d'appliquer un test différent aux camionneurs locaux, mais strictement à l'intérieur de chacune des provinces.

Cette entente est partiellement terminée. Nous n'aimons peut-être pas le test économique résiduel; à notre avis, il ne donnera aucun résultat positif. Toutefois, ils ont élaboré une autre version d'un test; ils travaillent à la préparation d'un test de capacité qui sera en quelque sorte une vérification des capacités et de la volonté. Avez-vous assez de garanties? Avez-vous assez de connaissances au sujet de l'industrie du camionnage? Quelles sont vos possibilités de financement pour l'achat de ce premier camion ou des trois premiers camions, etc.? Ce test sera exécuté de manière confidentielle entre le demandeur et la Commission.



## [Texte]

Then there is another critical area that has to be developed, and that is safety.

**Mr. Reid:** Mr. Chairman, Mr. Maclaren, I want to interrupt because of the concern of time, and the Chair is about to limit the rest of us in the second round position.

Mr. Maclaren, at the present time, is it fair to say that the provinces have controlled-entry mechanisms in place?

**Mr. Maclaren:** Yes.

**Mr. Reid:** Is it fair to say that they continue to give territorial rights or franchises within the operation of those provinces?

**Mr. Maclaren:** Yes.

**Mr. Reid:** Is it fair to say, as I understand your position, that the provinces can give greater overall protection to the industry from the point of view of cost efficiency and operation? As the *Freedom to Move* paper points out, what we are concerned with is greater competitiveness in an intermodal transport. Is it going to be done by the provinces?

**Mr. Maclaren:** The provinces have agreed to substantially deregulate the entry procedures so that it will be relatively free entry in the future.

**Mr. Reid:** So that agreement would exist whether it was an interprovincial agreement or with the federal government? If made by the provinces, that agreement would be available to the federal Minister of Transport in his deregulation process or among the provinces.

**Mr. Maclaren:** He is a party to those discussions and that agreement.

**Mr. Reid:** I rather gather that one of the truckers' concerns is the U.S. dominance in the trade, whether it is by private carriers or by rent-a-truck operations. Can the provinces give greater control over that right of entry by the U.S. or put a federal agency, perhaps prevent that dominance in a greater manner or more easily than the provinces could on a regional basis?

• 1045

**Mr. Maclaren:** That is a very, very difficult question to answer. The U.S. truckers coming up, given the demographics of Canada, when they cross the border they are headed for a particular market, usually a particular city—be it Toronto, be it Calgary, be it Vancouver, Montreal, so it becomes very much a provincial issue. And if that U.S. trucker who goes into Montreal then wants a feeder network, he may put those spokes out coming into Montreal. So there is a very major provincial concern.

It could be that a federal agency could play a better role, and indeed there has been that role in the past through the

## [Traduction]

Il y a, de plus, un autre domaine important dont il faut tenir compte, et c'est la sécurité.

**M. Reid:** Monsieur le président, monsieur Maclaren, permettez-moi de vous interrompre, car les délais sont très courts, et le président va bientôt limiter le temps alloué à ceux du deuxième tour.

Monsieur Maclaren, à l'heure actuelle, est-il juste de déclarer que les provinces ont bien mis en place des mécanismes de contrôle des entrées?

**M. Maclaren:** Oui.

**M. Reid:** Est-il juste de dire qu'on continue d'attribuer des droits territoriaux ou des franchises dans le contexte du fonctionnement habituel de ces provinces?

**M. Maclaren:** Oui.

**M. Reid:** Est-il juste de dire, comme je crois comprendre que c'est votre avis, que les provinces peuvent accorder une protection globale accrue à l'industrie du point de vue du rendement monétaire et de l'exploitation? Comme on le fait remarquer dans le document *Aller sans entraves*, ce qui nous inquiète, c'est la concurrence accrue dans le transport intermodal. Sera-t-elle assurée par les provinces?

**M. Maclaren:** Les provinces ont convenu de déréglementer de façon importante les procédures d'entrée, de sorte que dorénavant l'entrée sera relativement libre.

**M. Reid:** Cette entente existerait donc au niveau interprovincial ou au niveau du gouvernement fédéral? Si elle est réalisée par les provinces, l'entente serait mise à la disposition du ministère des Transports fédéral ou de toutes les provinces qui pourraient s'en servir dans leur procédé de déréglementation.

**M. Maclaren:** Le ministre fédéral participe aux discussions et à l'élaboration de l'entente.

**M. Reid:** Je crois comprendre que l'une des inquiétudes des camionneurs, c'est la dominance des États-Unis en ce domaine, qu'il s'agisse des transporteurs privés ou des opérations de location. Les provinces peuvent-elles resserrer les contrôles quant à ce droit d'entrée des camionneurs des États-Unis ou devraient-elles peut-être créer un organisme fédéral pour prévenir cette dominance plus facilement qu'elles le pourraient à un niveau régional?

**M. Maclaren:** Il est très difficile de répondre à cette question. Les camionneurs des États-Unis, lorsqu'ils montent vers le Canada, compte tenu de la démographie du Canada, se dirigent vers un marché particulier, habituellement une ville précise—Toronto, Calgary, Vancouver, Montréal; la question prend donc un aspect très provincial. Si un camionneur des États-Unis entre à Montréal puis désire ensuite obtenir un réseau secondaire, il essaiera d'étendre son rayon d'action à partir de Montréal; c'est donc une question fortement provinciale.

Un organisme fédéral pourrait peut-être jouer un rôle plus efficace; effectivement, la Commission des transports exerçait

## [Text]

CTC. The only thing is the procedure under section 27 was very limited in its application to international and was worded in such a way that nobody ever blocked an application for an acquisition pursuant to it. But on the acquisition side, *Freedom to Move* recommends that we use Investment Canada as the only mechanism in terms of acquisitions, and I do not believe Investment Canada, as I understand it, is set up to seriously test whether you should let somebody into a market or not let them into a market. Its role, in fact, is to promote the best deal for Canada when somebody comes in.

**Mr. Reid:** Mr. Maclaren, one of the reasons you are here is part of the negotiating process, information input, and the Minister will react accordingly, and so we are not going to be tied down or limited to what is in the *Freedom to Move* paper, and we appreciate the comments being made.

I wanted to go on, though, if I might. Already you have told us that the trucking industry has been able to make headway into the marketplace dealing with perishable goods on a cross-country transport, taking it away from railways, and so on. Do you see in any area under a deregulation environment an expansion of the rail services except for pasture traffic in heavily densely-populated areas—mass transit?

**Mr. Maclaren:** I do not know about mass transit or the railways' interest in getting back into that. Where we see the problem is on intermodal service where the rails and truckers are really competing head to head. If the railways have the freedom to price services using their own trucks in a manner that does not maintain a minimum rate level or the conventional rate level, they could put us out of business.

**Mr. Reid:** What I wanted to do, Mr. Maclaren, is to limit the areas of concern, and really you are concerned with fair competition.

**Mr. Maclaren:** On intermodal.

**Mr. Reid:** On intermodal.

**Mr. Maclaren:** That is it. I mean, we are not going to move the grain from Saskatchewan to the coast.

**Mr. Reid:** And in the event that the Minister was able to set up some form of mechanism that would assure to a greater degree . . . , and I heard your comments of history with respect to intermodal competition, I would agree with you that a railway might be giving an advantage to a branch trucking subsidiary of theirs and that would be unfair competition. But from the point of view of accepting the fact that the attempt will be made by the Minister starting off with a fair base and with the premise of fair competition, what is wrong with the confidential contracts or agreements that would be entered into by the shipper with any carrier with a view to maintaining that efficiency of operation and giving a cost benefit that the

## [Translation]

cette fonction auparavant. Seulement, en vertu de l'article 27, l'application de la procédure était très restreinte au niveau international et sa formulation était telle que personne n'a jamais refusé une demande d'acquisition en vertu de cet article. Sur le plan des acquisitions, *Aller sans entraves* recommande qu'on utilise Investissement Canada comme le seul mécanisme permis en cette matière, et je ne crois pas qu'Investissement Canada, si j'ai bien compris, soit capable de vérifier sérieusement s'il faut laisser entrer quelqu'un sur un marché ou non. En fait, son rôle est de promouvoir les intérêts du Canada lorsque quelqu'un pénètre un marché.

**M. Reid:** Monsieur Maclaren, votre présence ici fait partie du processus de négociation, elle vise l'apport de renseignements, et le ministre réagira selon les données obtenues. Par conséquent, nous refusons de nous restreindre à ce que contient le document *Aller sans entraves* et nous vous sommes reconnaissants pour les remarques que vous avez faites.

J'aimerais poursuivre cependant, si vous le permettez. Vous nous avez dit déjà que l'industrie du camionnage a réussi à faire des progrès en matière de transport de biens périssables à travers le pays en retirant une part de ce transport aux compagnies de chemin de fer, etc. Dans un contexte de déréglementation, pouvez-vous prévoir une expansion des services de transport par chemin de fer, sauf pour le transport de bétail dans les régions à haute densité de population, c'est-à-dire le transport de masse?

**M. Maclaren:** Je ne connais pas tellement le domaine du transport de masse et je ne sais pas si les compagnies de chemin de fer désirent reprendre leurs activités dans ce secteur. Nous voyons un problème plutôt en matière de service intermodal, où les chemins de fer et les camionneurs entrent en concurrence de front. Si les compagnies de chemin de fer étaient libres d'utiliser leurs propres camions et d'établir les prix des services sans respecter un tarif minimum ou le tarif conventionnel, elles pourraient nous mener à la faillite.

**M. Reid:** En réalité, monsieur Maclaren, je souhaite limiter le nombre de domaines d'inquiétude; en fait, ce que vous désirez, c'est une juste concurrence.

**M. Maclaren:** En matière de transport intermodal.

**M. Reid:** D'accord, dans le domaine du transport intermodal.

**M. Maclaren:** Voilà. Nous n'allons certainement pas commencer à transporter les céréales de la Saskatchewan vers la côte.

**M. Reid:** Et si le ministre pouvait établir un certain mécanisme pour assurer une meilleure . . . j'ai bien entendu vos commentaires quant aux précédents en matière de concurrence intermodale et je suis d'accord avec vous; une compagnie de chemin de fer pourrait privilégier une de ses filiales qui fait du camionnage, ce qui créerait une concurrence injuste. Toutefois, s'il s'agit d'accepter que le ministre essaie d'établir d'abord une base juste en posant en prémisses que la concurrence sera équitable, que voyez-vous de négatif dans des contrats ou ententes confidentiels qui interviendraient entre un expéditeur et un transporteur en vue de maintenir l'efficacité des opérations et un niveau de rendement que les consommateurs

## [Texte]

consumers have needed for so long, and is not available to them under the present system?

**Mr. Maclaren:** It is a very complex issue, and it goes back to the original argument about market competitions and the relative size of the players. We hear what *Freedom to Move* says, that there will be safeguards and that the Crown corporation will be admonished to act fairly in the marketplace. What does that mean in practical terms when you come down to that one contract that has been signed with a major national shipper for all its volume of traffic that cannot be related to the volume of one commodity on one traffic lane. It is not just truckers who have concerns there, it is other shippers who have concerns there that may not qualify for that volume discount, yet for a particular commodity movement at a particular time, the volume may be no greater from A to B than for the smaller shipper. It is the fact that the major national shipper has given all its traffic that gets it the big discount or rebate.

It is the market clout and the staying power of the two railways vis-à-vis the other competitive mode which broke the duopoly, in a sense. That is our concern. I agree with you, though, that the real thing, and what we have not zeroed in on—there has not been time, and *Freedom to Move* is not that specific in these areas—the critical issue is the range of mechanisms that are going to apply. That is the really critical issue.

**Mr. Reid:** Setting fair competition as a priority, and ensuring as much as we can that the Crown corporations are not going to take advantage of that position, your expression was about predatory rating to the detriment of other carriers. I am not necessarily concerned about the private-sector corporations themselves. They are in it. If they want to cut rates to the extent of doing themselves out of business, that is their concern. But in effect the shipper, in my mind, should be entitled to fix his rates with a carrier wherever that opportunity comes up. What business is it of somebody else?

**Mr. Maclaren:** That is an open-market concept. That is the principle in *Freedom to Move*. All we say is that this could take you back to what you had before the 1960s; and that is two railways that control virtually all intermodal competition, because the staying power of the independent trucker in the intermodal markets—and particularly with the railways having truck fleets of their own—gives them a power in local markets with which they will interline. Will they do it themselves or use somebody else? The railways will have tremendous economic clout in this open-market concept.

## [Traduction]

désirent depuis si longtemps et qu'ils ne peuvent pas obtenir dans le système actuel?

**M. Maclaren:** La question est très complexe et date de l'argument original au sujet des rivalités entre les marchés et de la grosseur relative des joueurs. Nous avons entendu dire que le document *Aller sans entraves* stipule qu'il y aura des garanties et qu'on enjoindra à la société de la Couronne d'agir de façon plus équitable à l'égard du marché. Que signifient ces écrits en termes pratiques alors qu'un contrat a été signé par un transporteur national important pour tout le transport effectué par cette entreprise et que ce transport ne peut être associé à un bien ou une route en particulier. Ceci ne concerne pas uniquement les camionneurs, mais tous les transporteurs qui s'inquiètent de ne pas avoir droit à la ristourne, tandis que pour le déplacement d'un bien quelconque à un moment donné, le volume transporté de A à B par la grosse entreprise peut fort bien être identique à celui du petit transporteur. Le gros transporteur national obtient une remise ou une ristourne importante simplement parce qu'il déclare en bloc tous les déplacements effectués.

• 1050

D'une certaine façon, ce sont l'influence des deux sociétés de chemin de fer sur le marché ainsi que leur capacité de survie par rapport au mode de transport concurrent qui sont venues mettre fin au duopole. C'est là notre préoccupation. Cependant, je conviens avec vous que la question essentielle, à laquelle nous ne nous sommes pas encore attaqués... nous n'en avons pas eu le temps, et le document *Aller sans Entraves* n'est pas très précis sur ces questions... il porte sur l'ensemble des mécanismes qui seront mis en oeuvre. Il s'agit vraiment là de la question essentielle.

**M. Reid:** Si l'on détermine que la concurrence loyale doit constituer une priorité et si l'on s'assure, dans la mesure du possible, que les sociétés de la Couronne ne viendront pas tirer partie de la situation, vous avez déjà fait état de tarifs abusifs, au détriment des autres transporteurs. Je ne suis pas vraiment inquiet pour les sociétés privées elles-mêmes. Elles font partie du système. Si elles entendent réduire les tarifs au point de devoir déclarer faillite, c'est leur problème. Cependant, dans la réalité, j'estime que l'expéditeur devrait être en mesure de déterminer les tarifs conjointement avec un transporteur, lorsque l'occasion s'en présente. Cette entente ne relève de personne d'autre.

**M. Maclaren:** Il s'agit là d'une notion propre au marché libre. C'est le principe énoncé dans le document *Aller sans Entraves*. À notre avis, cette façon de procéder nous ramène à la situation d'avant 1960, c'est-à-dire que deux compagnies de chemin de fer contrôlent virtuellement l'ensemble du réseau de transport intégré, puisque la capacité de survie du camionneur dépendant sur les marchés du transport intégré... et particulièrement dans la situation où les compagnies de chemin de fer disposent de leurs propres parcs de camions... leur assure une grande influence dans les marchés locaux auxquels ils sont interreliés. Le feront-ils eux-mêmes ou par l'intermédiaire d'un autre organisme? Les compagnies de chemin de fer



[Text]

**Mr. Belsher:** My questions are more or less in the form of supplementals. In that there is no economic regulation of private trucking, will private trucking increase or decrease with deregulation? Would you offer a view of that?

**Mr. McGuire:** There is no alternative but increase, because today, under the proposed change in regulations, the private trucking fleets would be able to offer common-carrier service simply by converting their existing private operations to one of registration as a common carrier. Therefore what presents an inefficient operation in their backhaul, which is a common point of reference, could be offered to the general public. This can only erode the existing common-carrier viability.

**Mr. Armour:** Our major concern with the private carriage is the fact that it will erode what we normally call the backhaul situation; and that is basically freight moving from west to central Canada or east the other way, and freight moving from the Atlantic region back to central Canada. There is only so much of that to come back. Right now the common carriers are fighting for that small amount of traffic to fill their trailers, of course, to come back to their Ontario and Quebec market. If a private carrier is allowed to do this as well, it is just going to be devastating for the common carrier, because the backhaul situation is not going to increase. The volume is not going to increase. It is going to be the same amount there.

**Mr. Belsher:** Turning, then, to an entirely different topic, we have spent quite a bit of time on the confidential contracting this morning, but if summaries of confidential contracts are required to be published, what level of information would you see would have to be there so you could fulfil your role in competing against them?

**Mr. Maclaren:** The level of information would only be important if there was some mechanism for a board or the new agency to intervene and to determine whether those rates are just and reasonable based on the volume of traffic and other efficiencies of the traffic.

We have not given detailed thought to the level of summaries. In fact, summaries are required in the United States under certain conditions. Certainly, you could not have a review mechanism that would be worth anything unless the outlines of the price, the cost, the rate were included in the summary. You would have to have that for any agency that was going to police fairness and to act.

**Mr. McGuire:** The bottom line is that under proposed confidentiality there can be no examination as we see it today of predatory pricing. Therefore it is a tool for the most powerful. And it is an unfair practice.

[Translation]

jouiront d'une influence incroyable au niveau économique, dans un tel marché libre.

**M. Belsher:** Mes questions sont en quelque sorte des questions supplémentaires. En l'absence de tout règlement économique régissant le camionnage privé, la déréglementation aura-t-elle pour effet de renforcer ou d'affaiblir cette industrie? Qu'en pensez-vous?

**M. McGuire:** Ces industries ne peuvent que prendre de l'expansion puisque, en vertu de la modification proposée aux règlements, les parcs de camions privés seraient en mesure d'offrir un service de transporteur public tout simplement en convertissant leurs opérations privées en vigueur en une entreprise de transporteurs publics. Par conséquent, ce qui constitue une exploitation non rentable au moment du voyage de retour, ce qui est un point de référence commun, pourrait être offert à la population. Cette façon de procéder ne peut que nuire à la capacité de survie actuelle des transporteurs publics.

**M. Armour:** Notre principale préoccupation relativement à l'industrie de transport privé est qu'elle viendra nuire à ce que l'on appelle d'ordinaire la situation de retour; il s'agit à la base du transport de marchandises de l'Ouest vers le centre du pays, ou de l'Est vers l'autre direction, ou encore, de marchandises expédiées depuis la région de l'Atlantique jusqu'au centre du pays. Ces marchandises sont en quantité limitée. À présent, les transporteurs publics se disputent cette quantité réduite afin de remplir leur camion en direction de leur marché de l'Ontario et du Québec. Si l'on permet aux transporteurs privés de pénétrer ce marché, les transporteurs publics devront en subir l'impact, puisque cette situation ne connaîtra aucune amélioration. Il n'y aura aucune augmentation de la quantité des marchandises. Cette quantité restera la même.

**M. Belsher:** Passons maintenant à un sujet tout à fait différent; nous avons consacré beaucoup de temps ce matin au sujet de l'attribution confidentielle de contrats. Cependant, si l'on exige que des relevés des contrats confidentiels soient publiés, quelle quantité d'information devrait y être inscrite de façon à permettre de concurrencer ces contrats?

**M. Maclaren:** Le niveau d'information ne revêtirait de l'importance que si une commission ou le nouvel organisme était en mesure d'intervenir et de déterminer si les tarifs pratiqués sont justes et raisonnables, selon l'importance et les autres caractéristiques du trafic.

Nous n'avons pas encore accordé une grande attention aux détails des relevés. En réalité, les relevés ne doivent être fournis aux États-Unis que dans certaines conditions. De toute évidence, vous ne pourriez procéder à aucune analyse valable sans que les grandes lignes de prix, de coût et de tarif soient précisées dans le relevé. N'importe quel organisme devrait disposer de ces données pour assurer une certaine justice et prendre les mesures nécessaires.

**M. McGuire:** En dernière analyse, en vertu des dispositions de confidentialité proposées, il ne sera pas possible de procéder à une analyse des taux abusifs, comme on l'entend aujourd'hui.

[Texte]

**Mr. Belsher:** The only thing is that it is in place across the line and we know that our railways are going to have to have some means of combatting it because too much freight is going down across the lines and moving east and west.

**Mr. Maclaren:** Our position is that we accept that reality and that we say let us go ahead and do it and let us get the experience based on the international operations and then review the implications domestically. That is our first position. It is domestic traffic that we are most concerned with in there.

The international situation is something we have to live with and, between confidential contract pricing and rail internationally and the giant U.S. truckers that are in a position to go after that intercity traffic with operating efficiencies because of their exposure to the U.S. marketplace and that only three or four Canadian markets really are attractive to them, that is a pretty difficult area for us anyway.

**The Chairman:** Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, one of the comments you made in your brief on page 4 indicated that relatively few routes are self-sustaining and that cross-subsidization is a rule rather than an exception. Do you have any idea of what percentage you are talking about? Are you talking about 90% being cross-subsidized or 50% or ... ?

**Mr. Maclaren:** That depends so much on the nature of the operation. Is stopping at Sudbury and Sault Ste. Marie on a run between Toronto and Winnipeg efficient, or is it not? Is it complementary to the efficient run, or is it not? You have so many permutations and combinations that it is just very difficult to separate.

However, one of the critical issues I referred to was the extent to which the for-hire trucking industry has gone after perishable traffic, and you certainly are cross-subsidizing there because you are paying \$20,000 more and giving up  $x$  thousand pounds of carrying capacity in one direction in order to get that commodity coming back.

I think the trucking industry has done a darn good job in improving the efficiency because they had the system. Your driver stops every three or four hours for a cup of coffee. He can check his gauges. You have very efficient units. It has been very efficient for truckers.

Now the railways are coming back and applying the same systems on containers, the same concepts. So there is still competition there. The old boxcar that got banged around

[Traduction]

Il s'agit donc d'un outil au service des organismes les plus puissants. Il s'agit d'une pratique déloyale.

**M. Belsher:** Il n'en demeure pas moins que cette pratique est en vigueur partout, et nous savons que nos compagnies de chemin de fer devront disposer des moyens nécessaires pour s'y opposer, puisqu'une trop grande quantité de marchandises se déplace vers les États-Unis, vers l'Est et vers l'Ouest.

**M. Maclaren:** Pour notre part, nous acceptons la situation et demandons qu'on nous laisse acquérir l'expérience nécessaire par des opérations internationales pour ensuite en étudier les répercussions, au niveau national. C'est là notre première position. C'est la question du trafic local qui nous préoccupe le plus dans ce domaine.

Nous devons nous adapter à la situation internationale; de toute façon, cette situation est déjà très difficile pour nous, avec l'établissement confidentiel des prix des contrats, la concurrence internationale au niveau des compagnies de chemin de fer et les grandes sociétés de camionnage américaines qui cherchent à s'accaparer le trafic interurbain en raison de leur facilité d'accès au marché américain et de l'existence de seulement trois ou quatre marchés canadiens vraiment intéressants pour ces derniers.

**Le président:** Monsieur Angus.

**M. Angus:** Je vous remercie, monsieur le président:

Messieurs, l'une des observations que vous avez présentées dans votre exposé, à la page 4, précisait qu'un nombre relativement restreint de routes sont rentables et que l'interfinancement constitue la règle plutôt que l'exception. Pouvez-vous nous donner une idée du pourcentage en cause? Le niveau d'interfinancement atteint-il 90 p. 100 ou 50 p. 100 ou ... ?

**M. Maclaren:** Cela varie beaucoup selon la nature de l'opération. Peut-on parler d'efficacité si l'on ménage un arrêt à Sudbury et à Sault-Ste-Marie, lors d'un voyage entre Toronto et Winnipeg? Ces arrêts sont-ils complémentaires à un voyage efficace? Il existe un tel nombre de permutations et de combinaisons qu'il devient très difficile d'établir une distinction.

Cependant, une des questions essentielles que j'ai abordées portait sur l'importance accordée par les transporteurs pour compte d'autrui au transport des denrées périssables; il s'agit certainement là d'un exemple d'interfinancement, puisque vous payez 20,000\$ de plus et cédez  $x$  milles livres de capacité de fret dans une direction, afin de vous assurer le transport de cette marchandise au retour.

A mon avis, l'industrie du camionnage a beaucoup fait pour accroître l'efficacité, parce qu'elle disposait du système nécessaire. Votre chauffeur fait une pause-café toutes les trois ou quatre heures. Vous pouvez procéder aux vérifications nécessaires, d'après ses instruments de mesure. Vous disposez d'appareils perfectionnés. Le système s'est révélé très efficace pour les camionneurs.

Aujourd'hui, les compagnies de chemin de fer refont surface et utilisent les mêmes systèmes et notions pour les conteneurs. Il y a donc de nouveau une concurrence à ce niveau. À cause des violentes secousses auxquelles il était soumis, l'ancien

[Text]

pretty terribly did not necessarily have the most efficient refrigeration unit on it.

That is the kind of thing, given the Canadian market of manufactured goods in one direction, truckload commodities in the other. The U.S. experience is that the two are not compatible to the same extent. You have the hyper-competition for truckload of everybody and his brother buying a truck and going out competing madly, and you have the system capital efficiency of the large national general freight truckers with that huge investment they have in terminals all over the country. It is a fact of the Canadian marketplace that complementary operations and cross-subsidization have been a fact of overall efficiency.

**Mr. Angus:** And that, in itself, provides services to communities that could not stand on their own.

**Mr. Maclaren:** To some extent, right. It is not an absolute, but yes.

**Mr. Angus:** In a deregulated environment, whatever the final form may be, and keeping in mind your comments to Mr. Belsher about the back-haul would now be available for the company-operated equipment, do you see a decline in the service to those smaller communities, the ones that cannot stand on their own, as a result of that, or is there going to be any effect whatsoever?

• 1100

**Mr. McGuire:** If we look to the U.S. experience as our guideline, because it is the only close at-hand point to observe, the service has been retained but at a much higher cost. Rates have escalated higher since 1980 than in any other period in U.S. history.

So my answer would be: The service will be retained, but the price will change.

**Mr. Angus:** In the context of our northern communities—for instance, the communities along the north shore of Lake Superior and some of the prairie communities, in effect, will be held up for ransom because of that increase in cost.

**Mr. McGuire:** It could occur. I am not predicting that to be a ransom fact, but price increase is inevitable.

**Mr. Maclaren:** If everybody, including the railways, pulls out of intermediate markets that are only complementary to other places and then throws it back on this system of compensating for imposed public duty . . . We are in a real mess, if the efficiency of the Canadian marketplace drives truckers and railways into that kind of a rationalization process. But we do not say that those communities will not have service. There will be always some trucker willing to serve it. It may not be trunkline service. It may be feeder service.

[Translation]

wagon couvert ne disposait pas nécessairement de l'appareil de réfrigération le plus efficace.

C'est donc ce qui se produit, c'est-à-dire le marché canadien de matières ouvrées, d'une part, et les marchandises transportées par camion, d'autre part. L'expérience acquise aux États-Unis a permis de dégager que ces deux éléments ne sont pas compatibles au même niveau. D'un côté, vous assistez à l'hyperconcurrence entre tous ceux qui décident un jour d'acheter un camion et se livrent à une guerre des tarifs féroce et, de l'autre, vous disposez de l'efficacité d'un réseau de camionnage général à l'échelle nationale, et des sommes énormes investies dans les terminaux, dans tout le pays. On ne peut nier que, sur le marché canadien, les opérations complémentaires et l'interfinancement ont constitué des facteurs d'efficacité globale.

**Mr. Angus:** Et c'est ce qui permet d'assurer des services aux collectivités qui ne pourraient en bénéficier autrement.

**Mr. Maclaren:** Vous avez raison, dans une certaine mesure. C'est bien vrai, même si ce n'est pas dans tous les cas.

**Mr. Angus:** Dans un contexte de déréglementation, quelle qu'en soit la forme finale, et si l'on tient compte de vos observations à M. Belsher concernant la possibilité d'utiliser le matériel des compagnies pour effectuer du transport de retour, envisagez-vous une réduction des services aux collectivités moins importantes, c'est-à-dire à celles qui ne sont pas en mesure de se tirer d'affaire toutes seules ou entrevoyez-vous d'autres conséquences, quelles qu'elles soient?

**Mr. McGuire:** Si nous tentons de dégager une leçon de l'expérience américaine, puisqu'il s'agit là du seul système proche que nous soyons en mesure d'étudier, le service a été maintenu, mais à un coût nettement supérieur. Les tarifs ont connu depuis 1980 une hausse plus importante qu'au cours de toute autre période de l'histoire des États-Unis.

Je vous répondrai donc: le service sera maintenu, mais le prix devra être modifié.

**Mr. Angus:** Les collectivités de nos régions du Nord . . . par exemple, les communautés vivant sur la rive nord du Lac Supérieur, ainsi que certaines communautés des Prairies seront par conséquent victimes de cet accroissement des tarifs.

**Mr. McGuire:** Ce pourrait être le cas. Je ne prévois pas cette conséquence, mais elles devront inévitablement subir une augmentation des tarifs.

**Mr. Maclaren:** Si toutes les entreprises, y compris les compagnies de chemins de fer, se retirent des marchés intermédiaires simplement complémentaires d'autres endroits et reviennent au système de compensation pour service public commandé . . . nous sommes vraiment en difficulté si les camionneurs et les compagnies de chemins de fer doivent procéder à une telle rationalisation, au nom de l'efficacité du marché canadien. Cependant, nous ne disons pas que ces communautés ne seront plus desservies. On trouvera toujours un camionneur disposé à le faire. Il ne s'agira peut-être pas



[Texte]

My president, trying to get here last night from Moncton, found out what air deregulation means by having to go from Moncton to Halifax to get a flight up here. He found out that the plane out of Moncton to Halifax was overbooked. He had to grab one of his trucks and have them highball over to Saint John. He caught the last flight out of Saint John. That may be a factor of air deregulation; I do not know.

That kind of rationalization and change in the way things are done would seem to be inevitable. The question is, will the cumulative efficiencies in savings to major shippers warrant that? We think this is where some balance is needed. You have to go this direction, but how far?

**The Chairman:** This is a very good time to cut it off. Mr. Angus, we are going to have a pit stop ourselves, for five minutes, before the CP Rail comes.

So thanks very much, Mr. Maclaren and your officials. As I mentioned earlier, the clerk will present you with 29 questions, some of which have been touched upon, some which have not. Perhaps you could feed that back into the committee and, at that time, they will become public.

**Mr. Maclaren:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** We will adjourn for five minutes.

• 1105

• 1109

**The Chairman:** Colleagues, let us recommence; I see a quorum for hearing evidence. We have the next witness before us. Time is of the essence, as we all know. I would like to welcome the next witness, Mr. I.B. Scott, Chairman of Canadian Pacific Railway, accompanied by officials.

• 1110

Mr. Scott, we have your brief and thank you for getting it to us. The staff have looked at it and have prepared a series of questions for guidelines. Members have their own questions, of course, and those questions not covered in the *viva voce* oral part of this will be given to you for, hopefully, some narrative response. Then it can be plugged into our staff people who really have the main job of trying to put this altogether in some narrative form. It will then be tossed into the committee when we go into in-camera sessions for our report which comes out on December 13 and which has many problems, as Mr. Benjamin just said.

[Traduction]

d'une ligne principale, mais plus simplement d'un service d'apport.

Le président de notre société a vu les conséquences de la dérèglementation du transport aérien la nuit dernière, lorsqu'il a dû se rendre de Moncton à Halifax, pour trouver un vol jusqu'ici. Il s'est rendu compte que le vol de Moncton à Halifax avait fait l'objet de sursréservations. Il a dû sauter sur l'un de ses propres camions et demander au chauffeur de le conduire en vitesse jusqu'à St-Jean. Il a pris le dernier vol partant de St-Jean. Il peut s'agir d'une conséquence de la dérèglementation du trafic aérien, je n'en sais trop rien.

Ce type de rationalisation et de changement dans la façon de procéder peuvent sembler inévitables. On peut se demander si les économies cumulatives ainsi réalisées par les grands expéditeurs le justifient. À notre avis, nous devons faire preuve d'une certaine pondération. Nous devons nous orienter en ce sens, mais jusqu'à quel point?

**Le président:** C'est le bon moment d'interrompre la discussion. Monsieur Angus, nous allons nous-mêmes faire un arrêt de ravitaillement pendant cinq minutes, avant d'entendre les représentants de la compagnie de chemins de fer Canadien Pacifique.

Nous vous remercions donc beaucoup, monsieur Maclaren, ainsi que vos représentants. Comme je l'ai déjà dit, le greffier vous remettra 29 questions, dont quelques-unes ont été abordées et d'autres pas. Vous pourriez sans doute faire part de vos réponses au Comité et, à ce moment, elles seront rendues publiques.

**M. Maclaren:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** La séance est suspendue pendant cinq minutes.

**Le président:** Mesdames et messieurs, nous allons ouvrir la séance; nous disposons du quorum nécessaire pour entendre les témoins. Le témoin suivant est devant nous. Le temps presse, comme nous le savons. Je désire maintenant souhaiter la bienvenue à M. I.B. Scott, président, et aux cadres supérieurs du Canadien Pacifique qui l'accompagnent.

M. Scott, nous avons reçu votre mémoire et nous vous en remercions. Notre personnel en a pris connaissance et a préparé une série de questions devant servir de lignes directrices. Bien entendu, les membres du Comité ont également préparé des questions, et nous vous remettrons celles qui n'auront pas été discutées de vive voix afin que vous puissiez, nous l'espérons, y répondre par écrit. Le tout sera ensuite remis à notre personnel à qui incombe la véritable tâche de tout résumer sous forme d'exposé. Tout ce matériel sera alors remis au Comité pour être utilisé lors de nos séances à huis clos préparatoires à notre rapport, qui doit paraître le 13 décembre

[Text]

Without further ado, Mr. Scott, please introduce the people with you and then give your very brief statement so we can get to questions.

**Mr. I.B. Scott (Chairman and Chief Executive Officer, CP Rail):** I would be pleased to do that, Mr. Chairman. Incidentally, my first name is Barry. I am Chairman and Chief Executive Officer of CP Rail. I would introduce Ross Allison, President; John Kelsall, Vice-President, Operations and Maintenance and, therefore, the senior operating officer of the railway; the senior commercial officer of the railway is Mr. Rob Ritchie, Vice-President, Marketing and Sales. If I may, I will make a brief openings statement.

We are pleased to appear before this committee to assist in the examination of the government's proposals for transportation regulatory reform as set out in *Freedom to Move*. Earlier this month, CP Rail submitted its views to the Minister of Transport and copies of that submission have been provided for members of the committee. I would like to highlight our position and comment on certain issues.

Much of the policy thrust embodied in *Freedom to Move* is welcomed by CP Rail. We agree with the underlying philosophy that there should be greater reliance on competition to provide Canada with efficient and economic transportation service. However, we do have serious concerns that the end result of certain proposals may nullify, or even reverse, the positive aspects of the initiative.

Canada is a country that is dependent upon exports for its economic well being. The role of the railways is to supply efficient and responsive service at competitive prices to enable Canadian producers to sell their products successfully in world markets. If the railways are to provide that service, they must operate in an environment that holds the opportunity for them to earn returns sufficient to attract and retain the capital moneys necessary for plant renewal and expansion. Failure to earn adequate returns will seriously limit the railways' ability to play their part in developing and expanding markets for Canadian goods.

The proposals contained in *Freedom to Move*, if not modified, will result in significant revenue reductions for CP Rail without the potential for cost savings of a corresponding order of magnitude. While in the short term, shippers will receive benefits in the form of lower rates, over the medium and longer term, shippers will suffer to the extent that CP Rail's ability to finance plant and equipment on a scale sufficient to maintain service levels would be impaired. The consequences would be a reduction in service quality to the detriment of Canadian industry and a progressive decline in the level of competition between CP Rail and CN Rail. These would not appear to be the desired policy goals of *Freedom to Move*.

[Translation]

et dont plusieurs problèmes n'ont pas encore trouvé de solution, tel que vient de nous le dire M. Benjamin.

Sans plus de cérémonies, monsieur Scott, veuillez nous présenter les personnes qui vous accompagnent, avant de faire un bref exposé, de manière que nous puissions passer aux questions.

**M. I.B. Scott (président du conseil et chef de la direction CP Rail):** Avec plaisir, M. le président. Incidemment, mon prénom est Barry. Je suis président directeur général de CP Rail. Je vous présente maintenant Ross Allison, président; John Kelsall, vice-président, exploitation et entretien et par conséquent le cadre supérieur, le plus élevé en exploitation, et M. Rob Ritchie, vice-président, marketing et ventes, et par conséquent le cadre supérieur, le plus élevé dans cette branche. Si vous le permettez, je vais faire un bref exposé.

Il nous est agréable de participer aux discussions du Comité et d'étudier avec vous les propositions du gouvernement en matière de réforme de la loi sur le transport, énoncées dans *Aller sans entraves*. Au début du mois, CP Rail a fait connaître ses vues au ministre des Transports. Des exemplaires de ce document ont été préparés à l'intention des membres du Comité. Permettez-moi de souligner notre point de vue et de faire certaines remarques.

CP Rail accueille favorablement la majeure partie de la politique énoncée dans *Aller sans entraves*. Nous approuvons la philosophie selon laquelle il faudrait que la concurrence favorise l'établissement au Canada de services de transport plus efficaces et plus rentables. Toutefois, nous craignons fort qu'en fin de compte certaines propositions aient plutôt pour effet d'annuler ou même de renverser certains aspects positifs de cette initiative.

Le bien-être économique du Canada dépend de l'exportation. Le rôle des compagnies de chemins de fer est de fournir des services efficaces et adaptés, à des prix concurrentiels, permettant ainsi aux producteurs canadiens de vendre leurs produits sur les marchés mondiaux. Les compagnies de chemins de fer doivent donc pouvoir transiger dans un climat qui leur permette des revenus suffisants pour attirer et retenir les capitaux nécessaires à la rénovation et à l'expansion de leurs installations. Bien entendu, en l'absence de revenus suffisants, il sera impossible pour les compagnies de chemins de fer de jouer leur rôle dans le développement et l'expansion des marchés canadiens.

Si les propositions contenues dans *Aller sans entraves* ne sont pas modifiées, elles entraîneront des diminutions de revenu pour CP Rail, sans économie de coûts comparable. À court terme, les expéditeurs seront avantagés par la baisse des taux; à moyen et à plus long terme, cependant, ils seront pénalisés parce que CP Rail ne pourra plus financer les installations et le matériel nécessaires au maintien des niveaux de service. Il en résultera une diminution des services, au détriment de l'industrie canadienne, et une baisse progressive des niveaux de concurrence entre CP Rail et le CN. Il ne semble pas que ce soit là les objectifs que vise *Aller sans entraves*.

## [Texte]

The essential elements of *Freedom to Move* can be a constructive step towards the evolution of a more productive and responsive transportation system. Without losing the benefits to shippers inherent in the position paper, certain proposals can be safely eliminated or modified so as to foster an environment that is more conducive to railway investment and the maintenance of the quality of railway service.

CP Rail has three principal recommendations. First, the railway should be permitted greater freedom to reduce costs. This can be accomplished through a less restrictive line abandonment process than that contemplated in *Freedom to Move* and by the reduction and streamlining of regulations and procedures in respect of railway operating practices.

Second, if increased competition is to be the means by which the objective of an "economic, efficient and adequate transportation system" is to be furthered, it will require a regime in which all carriers can compete on equal terms. CP Rail is concerned that *Freedom to Move* will create an environment that will encourage CN Rail to exploit its advantage of Crown ownership and thereby undermine the anticipated benefits of increased competition.

As long as CN Rail remains a Crown corporation, measures are required that will act as a deterrent to the charging of non-compensatory rates by railways.

For this reason, section 276 of the Railway Act should be retained and strengthened, and summaries of confidential contracts published. Furthermore, CN Rail should be placed on a more commercial basis by imposing effective controls on its capital spending through the establishment of financial targets and, as a longer-term objective, by the introduction of private shareholder participation in its equity.

Third, the proposal that joint line rates be established for certain shippers, a portion of which would apparently be prescribed by regulation, should be replaced. The proposal is not an economically efficient method of setting railway prices. It contains within it the potential for Canadian carriers to be short-hauled on a massive scale by American carriers, resulting in a transfer of revenue and jobs to the United States without a corresponding benefit to Canadian shippers. Moreover, it is a strong disincentive to railway investment. Instead, CP Rail favours increasing the number of official interchanges for traffic, expanding existing railway inter-switching limits and introducing the concept of terminal running rights between Canada's two national railways, thereby allowing one to run upon the other's right of way.

For those shippers tied or local to one railway, the proposed amendment to section 23 of the National Transportation Act and the final offer arbitration process provide protection for shippers and should be given the opportunity to demonstrate

## [Traduction]

Les principaux éléments de *Aller sans entraves* peuvent constituer le premier pas d'une évolution vers un système de transport plus productif et mieux adapté. Sans exposer les expéditeurs à perdre les avantages inhérents à l'exposé de principes, certaines propositions pourraient être éliminées ou modifiées sans risque, de manière à créer un climat plus favorable à l'investissement dans les chemins de fer et au maintien de la qualité des services ferroviaires.

CP Rail désire présenter trois recommandations principales. En premier lieu, il demande que plus de latitude lui soit accordée en matière de réduction des coûts, réalisable grâce à un processus d'abandon de lignes moins restrictif que ce que préconise *Aller sans entraves*, et par la réduction de la rationalisation des règles et de la procédure en matière de méthodes d'exploitation ferroviaire.

En second lieu, si une augmentation de la concurrence doit être le moyen d'atteindre l'objectif d'un «système de transport économique, efficace et bien adapté», il faudra, pour poursuivre ce but, implanter un régime selon lequel tous les transporteurs concurrents se trouvent au départ sur un pied d'égalité. CP Rail se demande si *Aller sans entraves* ne va pas créer un climat qui encouragerait le CN à exploiter sa position favorable de société de la Couronne pour amoindrir les avantages d'une montée de la concurrence.

Aussi longtemps que le CN demeurera une société de la Couronne, il faudra prendre des mesures propres à dissuader les compagnies de chemin de fer à demander des tarifs non compensatoires.

C'est pourquoi il importe de retenir et de renforcer l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer et de publier les détails des contrats confidentiels. De plus, le CN devrait être forcé de fonctionner comme une entreprise privée et soumis à un contrôle efficace de ses dépenses en immobilisations grâce à l'établissement d'objectifs financiers, et à long terme, à la participation d'actionnaires privés à ses profits.

Troisièmement, il conviendrait de réviser la recommandation visant à fixer des tarifs communs pour certains expéditeurs, une certaine partie de ces tarifs devraient faire l'objet de règlements. La recommandation en question n'est pas du point de vue économique une méthode efficace, de fixer des tarifs ferroviaires. Elle risque de désavantager considérablement les transporteurs canadiens par rapport aux transporteurs américains et de se traduire par un transfert de revenus et d'emplois vers les États-Unis, sans gain correspondant pour les expéditeurs canadiens. De plus, elle décourage les investissements ferroviaires. Pour sa part, CP Rail préconise d'accroître le nombre d'échanges autorisés de wagons entre réseaux, d'étendre les limites des zones existantes de manœuvre inter-réseaux et d'introduire le concept du partage des voies entre les deux compagnies de chemin de fer national.

Le projet d'amendement à l'égard de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports et le processus d'arbitrage des propositions finales protègent les expéditeurs captifs ou locaux et l'on devrait leur donner l'occasion de prouver leur efficacité



*[Text]*

their effectiveness before more drastic and potentially damaging alternatives are contemplated.

The proposed changes to the dispute resolution process are an imaginative and a genuine effort to make the process more meaningful. The new proposals, particularly final offer arbitration, nevertheless hold the potential to be transformed into a form of back-door re-regulation which could undermine the commercial negotiation process. Great care and thought must be given to the establishment of the criteria and the procedures governing final offer arbitration in order to minimize the chances of this occurring.

Implementation of these recommendations and the others contained in our submission would provide shippers with the benefit of greater intramodal competition and at the same time allow CP Rail a reasonable opportunity to earn adequate returns if it conducts its activities with innovation and efficiency.

That is our statement, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Scott. That was a brief statement highlighting some of the points, and I appreciate that and I hope other witnesses follow your precedent.

Before calling upon members who have indicated an interest in questions, I would like to have the precedent of ye olde Speaker in the House of Commons in recognizing some interesting people. We have with us today, who just came in, the Deputy Minister of Transport for New Zealand, Mr. Homewood.

Mr. Homewood, would you stand just to bow to the crowd here. We welcome you.

I know that you are here in an academic way today. I really do not know, with the size of your country and the size of this country, if the railways, if you have a railway, really are similar. But this is the way we work and we will not take much more time. We have one of the main national railways in front of us. We have had the other railway in front of us, and of course we are dealing with something called "deregulation" in effect, and potentially a new transportation act.

So we welcome you and we hope you will take back many insights to New Zealand. Thank you very much.

Mr. Tobin.

**Mr. Tobin:** Thank you very much, Mr. Chairman.

I want to welcome the witnesses and thank them for preparing the brief in advance and giving us a chance to have a look at their representations before they arrived here moments ago.

I want to say to the chairman that the brief for the first couple of pages had a sense, when I was reading it, of *déjà vu* because it reminded me, but only for the first few pages, of the brief presented by CN.

*[Translation]*

avant d'envisager des solutions plus radicales et possiblement préjudiciables.

Les changements proposés au processus de règlement des différends, constituent un effort ingénieux et sincère pour lui donner plus de force. Les nouvelles recommandations, particulièrement celles qui touchent le processus d'arbitrage des propositions finales, risquent néanmoins de se transformer en une forme de reréglementation voilée susceptible de nuire au processus de négociation commerciale. Il faut donc user d'une grande prudence dans la définition des critères et méthodes régissant le processus d'arbitrage des propositions finales afin de parer à ce danger.

L'implantation de ces recommandations ainsi que des autres contenues dans notre présentation assureraient aux expéditeurs une plus grande concurrence intramodale et en même temps permettrait à CP Rail de réaliser des revenus équitables pourvu qu'il mène ses activités de manière innovatrice et efficace.

Voilà notre exposé, monsieur le président.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Scott. Votre bref résumé a fait ressortir certains points saillants, et j'espère que d'autres témoins suivront votre exemple.

Avant de donner la parole aux autres membres qui ont exprimé le désir de se faire entendre sur le sujet, j'aimerais me prévaloir de mon privilège d'ancien orateur de la Chambre pour présenter certaines personnalités. Nous avons parmi nous aujourd'hui, le sous-ministre du ministère des Transports de la Nouvelle Zélande, M. Homewood, qui vient d'arriver.

Monsieur Homewood, voulez-vous, s'il vous plaît, vous faire connaître à l'assistance. Nous vous souhaitons la bienvenue.

Je sais que vous êtes ici à titre de conférencier. Je ne sais vraiment pas si, étant donné l'étendue de votre pays comparativement à l'étendue du nôtre, vos réseaux ferroviaires, s'il y en a chez vous, sont effectivement semblables. Mais voici notre façon de procéder et nous serons aussi brefs que possible. Nous avons devant nous aujourd'hui les représentants de l'un des importants chemins de fer nationaux. Nous avons entendu les représentants de l'autre compagnie, et bien entendu la question qui nous occupe est la «déréglementation» et possiblement une nouvelle loi sur les transports.

Encore une fois, nous sommes heureux de vous accueillir et nous espérons que notre expérience vous sera utile. Merci beaucoup.

Monsieur Tobin.

**M. Tobin:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je désire souhaiter la bienvenue aux témoins et les remercier d'avoir préparé leur exposé à l'avance afin de nous permettre d'y jeter un coup d'oeil avant leur arrivée.

J'aimerais dire au président qu'après avoir lu les deux premières pages de l'exposé, j'ai eu la sensation de l'avoir déjà vu, parce qu'il me rappelait celui du CN, mais seulement les deux premières pages.

[Texte]

• 1120

In particular, I am interested in this question, again flagged by CN right from the top, that the *Freedom to Move* proposals, you say on your first page:

if not modified, would result in significant revenue reductions for CP Rail without fostering commensurate cost savings.

Of course, that was highlighted right up front by CN as well.

Then, on pages 15 and 16 of the brief, you indicate in the section with regard to regulation of railway operations, in the very general way, some of the concerns you have. You indicate that in fact you have recently submitted your views to the Department of Transport on how the regulation of railway operating practices could be changed to promote lower-cost operations without impairing safety. I am delighted that you have indicated that to the Department of Transport.

Could you summarize for the committee here today what ways you foresee that regulation ought to be changed, that the way you run the shop ought to be changed—in particular, on the safety side—that will result in cost savings to you in terms of your operation to correspond with what you predict to be lower rates, that will not impair safety? What kind of proposals have you identified?

**Mr. J.P. Kelsall (Vice-President, Operation and Maintenance, CP Rail):** The railways currently are absolutely committed to safety, to a safe operation. In fact, the results of CP Rail in recent years is that we have had the safest operation in North America for six out of the last ten years. So I want to make that very clear right from the start.

The railways are subject to many detailed regulations which affect virtually every area of our operation, whether it be bridge construction orders or freight car safety standards or dealing with brake component change-out on locomotives. There is a myriad of regulations. All these things have an impact on our costs because of the labour requirements, because of the time intervals, because of the cost of the material replacement. What we are suggesting is that there is a far more effective and more efficient way of allowing the railways to manage their railways and yet maintain the level of safety in the most efficient, cost-effective manner.

What we are suggesting to the government is that they consider the view of establishing performance standards for safety. For instance, you could look at so many train accidents per million train miles. You could take the best in North America and see what that is, and the government would say to CP Rail: This is the target on which we would expect you to operate on an ongoing basis, with a certain improvement. This would then remove the regulatory agency from the detailed regulations to which we are subject. These regulations, we consider, in many areas are cost-ineffective and really do not contribute to safety. So we feel that a far more effective way of approaching safety is to set standards.

[Traduction]

Je m'intéresse, en particulier, à cette affirmation, encore une fois soulevée dès le départ par le CN, que les propositions de *Aller sans entraves*, vous dites cela à la première page:

sans modification entraîneraient des réductions importantes de revenus pour CP Rail sans engendrer d'économies proportionnelles sur les coûts.

Bien sûr, cela a aussi été souligné par le CN.

Ensuite, aux pages 15 et 16 du mémoire, vous indiquez, dans le chapitre portant sur la réglementation des exploitations ferroviaires, dans un sens très général, certaines de vos préoccupations. Vous dites avoir récemment fait part de votre opinion au ministère des Transports sur la façon dont la réglementation des exploitations ferroviaires pourrait être changée afin de rentabiliser l'exploitation sans conséquence sur la sécurité. Je suis heureux que vous ayez parlé de cela au ministère des Transports.

Pourriez-vous résumer pour le comité aujourd'hui de quelle façon, selon vous, le règlement devrait être changé, la façon dont il faudrait changer la gestion de la boîte—en particulier, en matière de sécurité—et qui vous permettrait de réaliser des économies dans votre exploitation qui correspondent à ce que vous prévoyez être des tarifs inférieurs sans que cela n'influe sur la sécurité? Quel genre de propositions avez-vous faites?

**M. J.P. Kelsall (vice-président, exploitation et entretien, CP Rail):** Les compagnies ferroviaires sont très soucieuses de la sécurité. En fait, les résultats en la matière obtenus par CP Rail au cours des dernières années montrent que notre exploitation a été la plus sécuritaire en Amérique du Nord pendant six des dix dernières années. Je veux donc que cela soit très clair dès le départ.

Les compagnies ferroviaires sont soumises à de nombreux règlements détaillés qui régissent pratiquement tous les secteurs d'exploitation, qu'il s'agisse de commandes de construction de ponts ou des normes de sécurité pour les wagons de transport de marchandises, ou encore du changement des pièces des freins des locomotives. Il y a une myriade de règlements. Tous ont un impact sur nos coûts de main-d'œuvre, sur les calendriers, sur les coûts de remplacement du matériel. Vous semblez affirmer qu'il y a une façon beaucoup plus efficace de permettre aux compagnies de chemins de fer de gérer leur exploitation tout en maintenant le seuil de sécurité de la façon la plus efficace et la plus rentable possible.

Ce que nous suggérons au gouvernement, c'est d'envisager la possibilité d'établir des normes d'efficacité en matière de sécurité. Par exemple, on pourrait prendre en compte le nombre d'accidents de chemins de fer par millions de milles parcourus. On pourrait ainsi déterminer la compagnie qui obtient les meilleurs résultats en Amérique du Nord et le gouvernement pourrait dire à CP Rail: tel est l'objectif que nous nous attendons que vous atteigniez et même que vous dépassiez de façon continue. Cela nous libérerait des règlements détaillés auxquels nous sommes soumis. Ces règlements, selon nous, sont dans de nombreux cas non rentables et, vraiment, ne contribuent pas à la sécurité. Nous croyons donc

[Text]

**Mr. Tobin:** I would like the witness, Mr. Chairman, to give us some specific examples. Again, you have made some general statements, but can you give us some specific examples of what kinds of regulations are in place that are unnecessary or much too strident or particular or detailed? What would be required to have a safe operation? If you could name one or two, it would be helpful.

**Mr. Kelsall:** Okay. One which we are dealing with right now, of course, is the whole area of cabooseless train operations. We made application in 1984 to permit the operation of cabooseless trains in Canada. There are four operating rules required to permit this to be introduced. Now, the Railway Transport Committee have ruled that we must go through a series of hearings, which we did, across Canada dealing with the subject of whether or not we should be allowed to test the equipment. As a result of their report, they have now determined that the railways will conduct tests of the technical side of the end-of-train units along with cabooses.

**The Chairman:** We understand this caboose question, and it is very much there, but perhaps you can give some other examples besides the caboose.

**Mr. Kelsall:** Okay. Another example, which we laboured under for a number of years, was the removal of flagging to the rear in ABS territory, because part of the problem is the regulatory lag due to technological innovation. That took 10 years to get approved. The day we had it approved, shortly thereafter, we were permitted to operate reduced train crews.

• 1125

Brake component change-outs: We discussed this at the recent CTC hearings and we have just received approval to extend the brake component change-out interval for locomotives from one year to three years. That saved us \$1.5 million a year.

Those are concrete examples and there are many others.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, just a couple of comments and I want to ask another question. First of all, I do not necessarily accept the premise under which you make your representations about finding ways of reducing costs, that you are going to have less revenue. Other witnesses who have appeared before us have said quite the opposite, in terms of what they would expect—given a deregulated environment—the revenue picture would be.

The other comment is that, even though these regulations are in place, I have some difficulty with how stringently they are enforced because . . . In the case of Newfoundland, where the government and CN is attempting to get out of the rail business, we now have the spectacle—for example, on one

[Translation]

qu'une façon beaucoup plus efficace de favoriser la sécurité est de fixer des normes.

**M. Tobin:** Monsieur le président, j'aimerais que le témoin nous donne quelques exemples précis. Encore une fois, vous avez fait quelques affirmations générales, mais pouvez-vous nous donner des exemples précis de règlement actuel inutile ou trop sévère, particulier ou détaillé? Qu'est-ce qui serait obligé d'avoir une exploitation sûre? Si vous pouviez en nommer un ou deux, cela nous aiderait beaucoup.

**M. Kelsall:** D'accord. Un des problèmes auxquels nous avons à faire face actuellement, bien sûr, est celui de l'exploitation de trains sans fourgon de queue. Nous avons fait une demande en 1984 afin d'obtenir la permission d'exploiter des trains sans fourgon de queue au Canada. Quatre règles d'exploitation sont exigées pour y arriver. Maintenant, le comité des transports ferroviaires a décidé que nous devons faire une série d'audiences, ce que nous avons fait, dans tout le Canada pour déterminer si oui ou non nous aurions l'autorisation de faire des essais de l'équipement. Après remise du rapport, ils ont maintenant décidé que les compagnies ferroviaires pouvaient effectuer des essais sur les aspects techniques des voitures de queue avec fourgon.

**Le président:** Nous comprenons cette question, mais peut-être pourriez-vous nous donner quelques autres exemples.

**M. Kelsall:** D'accord. Un autre exemple, sur lequel nous avons travaillé pendant un certain nombre d'années, a été l'élimination de la signalisation à l'arrière dans le territoire ABS, parce qu'une partie du problème vient du décalage qui existe entre les règlements et les innovations technologiques. Il a fallu 10 ans avant que cela soit approuvé. Le jour où cela a été approuvé, ou peu après, nous avons eu l'autorisation de fonctionner avec des équipes réduites.

Changement des éléments de frein: Nous avons discuté de cette question au cours des audiences récentes de la CTC et nous venons tout juste d'obtenir l'autorisation de prolonger les intervalles de changement pour les locomotives d'un à trois ans. Cela nous permet d'économiser 1.5 million de dollars par année.

Ce sont là des exemples concrets, et il y en a beaucoup d'autres.

**M. Tobin:** Monsieur le président, j'aimerais faire quelques commentaires et aussi poser une autre question. D'abord, je n'approuve pas nécessairement l'hypothèse qui sous-tend vos représentations sur la recherche d'une solution pour réduire les coûts et selon laquelle vous allez écoper d'une réduction de revenu. D'autres témoins qui sont venus ici nous ont affirmé exactement le contraire, pour ce qui est des revenus auxquels ils s'attendent—compte tenu d'un système déréglementé.

Mon deuxième commentaire est le suivant: bien que ces règlements soient en place, je me demande jusqu'à quel point ils sont appliqués rigoureusement, parce que . . . Dans le cas de Terre-Neuve, où le gouvernement et le CN tentent de se retirer de l'entreprise ferroviaire, nous voyons maintenant—par



## [Texte]

bridge, the engineer stops the train because there is a stop sign just before the bridge. They get out and do a visual inspection, then go over it.

We have other examples where the elevation of the track is in bad shape. No repair work is being done because there is political negotiation going on. The solution there is simply to post signs saying, slow down, a lower speed limit.

So at least in the case of CN in Newfoundland, if the regulations are being enforced . . . They are certainly not being enforced, in my judgment. I am delighted to hear you saying that they are stringent enough, in your case, to give you a problem.

The other area I want to ask you about is the proposal that would effect a change in the relationship between the regulatory agency, as proposed under *Freedom to Move*, the Minister, the Governor In Council. I know that one of the areas you were concerned about, in terms of fostering cost savings was rail line abandonment. Of course, we now have the Minister identifying certain rail lines and saying, do not come back and talk to us until the year 2000. What do you see as the proper role in the future, given the change away from the traditional CTC role, for the new regulatory agency, the Minister himself and Order in Council? Do you have any concerns?

**Mr. I.B. Scott:** You referred to line abandonment and you have obviously read in our brief, beginning on page 8, our concerns about line abandonment. Under normal commercial relationships, we would have to rationalize or adjust our system. We would see that happening largely without reference to the regulatory authority.

Now, there may be cases where the government considers that service should be retained or a line should be retained—I am talking here not about the WGTA branch lines, because those are set aside separately, but in other branch line situations. It may be that the government would come forward and wish certain services to be retained or the Minister would, and we could contemplate that happening. We have set forth in our brief how we think that could be handled.

**Mr. Tobin:** Could you carry on? How should it be handled?

**Mr. I.B. Scott:** We are saying that, if the government decides that subsidy is necessary, they would put out for bid the operation of the line, either through a short-haul arrangement or perhaps through an intermodal relationship.

**Mr. Tobin:** One other question, Mr. Chairman, and I will be finished.

In the absence of a requirement under *Freedom to Move* proposals that freight rates be compensatory, CP has indicated that it feels we have placed it at a competitive disadvantage vis-à-vis CN. Could you elaborate on why you feel that CN

## [Traduction]

exemple, sur un pont, le mécanicien stoppe le train parce qu'il y a un signal d'arrêt juste avant le pont. Il descend du train, procède à une inspection visuelle, puis passe.

Nous avons d'autres exemples de cas où l'élévation de la voie est en mauvaise condition. Aucun travail de réparation n'est fait à cause des négociations politiques en cours. La solution, dans ce cas, est simplement de poser des panneaux de signalisation qui disent de ralentir, des limites de vitesse.

Ainsi, au moins pour ce qui est du CN à Terre-Neuve, si les règlements sont appliqués . . . ils ne sont certainement pas appliqués, à mon avis. Je suis heureux de vous entendre dire qu'ils sont assez sévères, dans votre cas, pour vous poser des problèmes.

L'autre sujet sur lequel j'aimerais vous poser une question est la proposition de changement dans les rapports entre l'organisme de réglementation, contenue dans le document *Aller sans entraves*, le ministre, le gouverneur en conseil. Je sais que l'un des sujets qui vous préoccupait en matière de mesure d'économie était l'abandon de lignes ferroviaires. Bien sûr, le ministre aujourd'hui identifie certaines lignes et vous dit de ne pas revenir lui en parler avant l'an 2000. Quel serait selon vous le rôle approprié à l'avenir, compte tenu du changement du rôle traditionnel de la CTC, du nouvel organisme de réglementation, du ministre lui-même et des décrets du conseil? Cela vous préoccupe-t-il?

**M. I.B. Scott:** Vous faites allusion à l'abandon de lignes et vous avez certainement pris connaissance de nos préoccupations à ce sujet, dont nous faisons état dans notre mémoire, à partir de la page 8. Dans des relations commerciales normales, nous aurions dû rationaliser ou ajuster notre système. Nous verrions cela se produire en grande partie sans référence à l'organisme de réglementation.

Il peut y avoir des cas pour lesquels le gouvernement considère que le service doit être maintenu ou qu'une ligne doit demeurer en exploitation—je ne parle pas ici des embranchements WGTA, parce que ceux-ci sont traités séparément, mais d'autres embranchements. Il se peut que le gouvernement intervienne et fasse part de son désir que certains services soient maintenus ou que le ministre le fasse, et nous pourrions envisager que cela se produise. Nous avons décrit dans notre mémoire comment nous pensons que cette question doit être traitée.

**M. Tobin:** Pouvez-vous vous expliquer davantage? Comment cela serait-il traité?

**M. I.B. Scott:** Si le gouvernement décide qu'une subvention est nécessaire, il pourrait faire un appel d'offres pour l'exploitation de la ligne, soit au moyen d'ententes pour le transport sur de courtes distances, soit au moyen d'un système intermodal.

**M. Tobin:** Une autre question, monsieur le président, et j'aurai terminé.

Comme les propositions qui figurent dans *Aller sans entraves* n'exigent pas que les tarifs de transport soient compensatoires, CP se sent placé en condition concurrentielle désavantageuse vis-à-vis du CN. Pourriez-vous nous expliquer

[Text]

would want to price its services below cost in order to capture traffic from CP?

**Mr. I.B. Scott:** I do not know that CN would want to necessarily price below cost, but they would certainly have the ability to do so, more so than would we.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, CN certainly indicated to us the other day that—one can only repeat what one has heard during the course of these hearings—almost that a new day had arrived, that there is no more money. The word has been sent forth clearly and strongly and without question that they are going to have to operate on a businesslike basis. Are you satisfied that this is going to be the case? Have you received those kinds of assurances from the government? Do you share the view of the trucking industry that CN, for example, should be privatized to the extent of 50%, or some such target?

• 1130

**Mr. I.B. Scott:** Well, we have said in our brief that we feel the ideal solution would be that CN would be privatized. That would certainly tend to look after that problem. But if that is not possible, and it probably is not in the short term, then we feel there should be some financial guidelines that would be set forth and would, in fact, deliberately impose upon CN certain commercial regimes or financial regimes that we feel are compatible with industry generally.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Tobin. That was right on the mark.

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman. Welcome, gentlemen.

I want to start off with a compliment and a brickbat. I want to thank Mr. Allison for the kind invitation to attend the 100th anniversary ceremonies, Mr. Chairman, of the driving of the last spike at Craigellachie. It was excellently done and I hope all three television networks can be persuaded to play that a number of times over the coming years because it is a real piece of Canadian history. I want to compliment you for that exercise, although you could have used some more Chinese people there because if it had not been for them, the thing would never have been finished.

**Mr. R.S. Allison (President, CP Rail):** They were represented.

**Mr. Benjamin:** And my brickbat is, it is so seldom that we get a chance to have Canadian Pacific in front of this committee that I want to say we are pleased that you are voluntarily agreeing to make a submission on railway pensions. But I want to say to you right now that if you think you have heard the end of abolishing passes for CP pensioners, you have another think coming.

**Mr. Forrestall:** Now, do not let us scare them away or they will not come back again.

**Mr. Benjamin:** When one looks at the total picture of railway operations in this country, and particularly Canadian

[Translation]

d'avantage pourquoi vous croyez que le CN établirait pour ses services un tarif inférieur afin de vous enlever des clients?

**M. I.B. Scott:** Je ne crois pas que le CN établirait nécessairement des tarifs inférieurs, mais il aurait certainement la possibilité de le faire, du moins plus que nous.

**M. Tobin:** Monsieur le président, le CN nous a clairement affirmé l'autre jour que—on ne peut que répéter ce que l'on a entendu au cours de ces audiences—nous en étions presque à une nouvelle ère et qu'il n'y avait plus d'argent. Il a affirmé haut et fort qu'il devra poursuivre son exploitation sur une base commerciale. Ne croyez-vous pas que cela sera le cas? Avez-vous reçu ce genre d'assurance de la part du gouvernement? Êtes-vous du même avis que l'industrie du camionnage selon lequel le CN, par exemple, devrait être privatisé à raison de 50 p. 100 ou d'un chiffre de ce niveau?

**M. I.B. Scott:** Eh bien, nous affirmons dans notre mémoire que, selon nous, la solution idéale serait que le CN soit privatisé. Cela serait certainement une partie de la solution au problème. Mais si cela n'est pas possible, et ce ne l'est probablement pas à court terme, nous croyons qu'il devrait y avoir certaines directives financières qui imposeraient de façon délibérée au CN certains régimes commerciaux ou financiers que nous croyons compatibles avec l'industrie en général.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Tobin. C'était pertinent.

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président. Bienvenue, messieurs.

J'aimerais commencer par un compliment et poursuivre par une critique. J'aimerais remercier M. Allison de nous avoir invités à assister aux cérémonies du 100<sup>e</sup> anniversaire du chemin de fer à Craigellachie. C'était très impressionnant, et j'espère que les trois réseaux de télévision diffuseront cette cérémonie plusieurs fois au cours des prochaines années, parce que c'est certes là un moment important de l'histoire canadienne. J'aimerais vous féliciter de cette cérémonie, bien que vous auriez pu faire appel à un plus grand nombre de Chinois parce que, si ce n'avait pas été d'eux, la voie ferrée n'aurait jamais été terminée.

**M. R.S. Allison (Président, CP Rail):** Ils étaient représentés.

**M. Benjamin:** Voici maintenant ma critique. Il est tellement rare que nous ayons l'occasion de voir des représentants du Canadien Pacifique devant le Comité que je tiens à dire que nous sommes heureux que vous ayez accepté volontairement de faire un exposé sur les pensions. Je veux vous dire dès maintenant que si vous pensez ne plus entendre parler de la question de l'abolition des laissez-passer pour les retraités du CP, vous vous trompez beaucoup.

**M. Forrestall:** Ne leur faites pas peur ou ils ne reviendront jamais.

**M. Benjamin:** Lorsque l'on examine la situation globale de l'exploitation des chemins de fer dans ce pays, et particuliè-

## [Texte]

Pacific, the paltry \$3 million, \$4 million or \$5 million it would cost Canadian Pacific a year to let pensioners keep their passes... If the employees want to negotiate away their pass rights, fine, that is their business. But the pensioners have nobody to speak for them and fight for them. I think that is the most unconscionable, immoral piece of work I have ever seen CP do in their history. I hope you will reconsider this and give those pensioners at least the alternative of keeping their passes or taking the Blue Cross, and not giving them an ultimatum on it.

**Mr. Allison:** Well, I...

**Mr. Benjamin:** Now, Mr. Chairman, I want to...

**The Chairman:** Just a minute, Mr. Benjamin. Your brickbat did not surprise me. I do not know really if CP wants to even make a comment to your brickbat, but I am certainly not going to let the hearings get into a substantive way on that issue. So whether CP wants to comment or not, as far as the chairman is concerned, I want to get back to *Freedom to Move*. I understand your point and if you had not been so kind to start with, I would have even cut you off from the brickbat.

**Mr. Benjamin:** I worked it in real quick.

**The Chairman:** Yes, you did. I do not know whether CP wants to even comment on it, but it would be a very short comment.

**Mr. I.B. Scott:** We are in your hands, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Well, you know, in his own inimitable way, he stated things fairly graphically and you may want to add to the graphics, or mute the graphics.

**Mr. Allison:** Well, sir, I think what we have done is eminently fair. We have some 27,000 pensioners, many of whom could in no way avail themselves of passenger service—only a very small number of those—and in places such as Lethbridge, Mont Laurier, any number of places, pensioners could not avail themselves of passenger service. So we thought an extremely fair thing to do was to put in a basic health-care plan, which has been extended to all retirees, and in this case they are all treated equally. In putting the basic health-care plan in place, why it was very logical that the passes should be discontinued. That was what was done. We think it is very fair.

• 1135

**Mr. Benjamin:** CN early in their brief called the statements made by your company and others about CN's exploiting their advantage as a Crown corporation in capital investments, expenditures, and rate setting a myth, on the grounds that they have been required for a number of years now to operate as a commercial operation. The previous government and the present government told them no more equity capital will be available for them; they will have to get it out of earnings, or borrowing on the open market, in whatever way they can, other than from the Government of Canada, similarly to the way in which Canadian Pacific has to; probably in exactly the

## [Traduction]

ment le Canadien Pacifique, la somme ridicule de 3, 4 ou 5 millions de dollars que cela coûterait à la compagnie par année pour que les retraités puissent garder leurs laissez-passer... Si les employés veulent négocier leurs droits, tant mieux pour eux, c'est leur affaire. Mais les retraités n'ont personne pour les représenter et se battre pour eux. Je pense que c'est le coup le plus bas que le CP ait donné de toute son histoire. J'espère que vous allez reconsidérer la question et donner à ces retraités au moins le choix de garder leur laissez-passer ou de s'inscrire à la Croix-Blanche, et non seulement leur donner un ultimatum.

**M. Allison:** Eh bien...

**M. Benjamin:** Maintenant, monsieur le président, j'aimerais...

**Le président:** Un instant, monsieur Benjamin. Votre commentaire ne me surprend pas. Je ne sais vraiment pas si le CP veut le commenter, mais je ne laisserai certainement pas les audiences dévier longtemps sur cette question. Donc, que le CP veuille commenter ou non, en tant que président, je voudrais revenir au document *Aller sans entraves*. Je comprends votre point de vue, et si vous n'aviez pas commencé aussi doucement, je vous aurais coupé la parole dès le début de votre critique.

**M. Benjamin:** J'ai fait très vite.

**Le président:** En effet. Je ne sais pas si les représentants du CP veulent faire un commentaire sur cela, mais cela doit être bref.

**M. I.B. Scott:** Cela dépend de vous, monsieur le président.

**Le président:** Eh bien, vous savez, de sa façon inimitable, il a brossé un tableau très direct et vous pourriez vouloir apporter certaines nuances.

**M. Allison:** Eh bien, monsieur, je crois que ce que nous avons fait est tout à fait juste. Nous avons quelque 27 000 retraités, dont beaucoup ne peuvent se prévaloir des services au passager—seulement un très petit nombre d'entre eux—et dans des endroits comme Lethbridge, Mont Laurier, dans de nombreux endroits, les retraités n'ont pas accès à ce service. Nous croyons donc qu'il était très juste de mettre en place un régime de soins de santé de base, qui a été élargi à tous les retraités, et dans ce cas, ils sont tous traités également. Lorsque nous avons mis ce régime de soins de santé en place, il était très logique que les laissez-passer soient supprimés. C'est ce que nous avons fait. Nous croyons que cela est très juste.

**M. Benjamin:** Au début de son mémoire, le représentant du CN a qualifié de mythe les déclarations faites par votre société et d'autres, à savoir que le CN se prévalait de ses privilèges à l'égard du capital engagé et de l'établissement des tarifs, en qualité de société de la Couronne, car, depuis un certain nombre d'années, le CN est tenu de fonctionner comme une entreprise commerciale. Le gouvernement antérieur et le gouvernement actuel lui ont précisé qu'il devra compter sur ses propres gains ou emprunter auprès de sociétés privées; il ne pourra plus obtenir d'argent du gouvernement du Canada et devra se procurer des fonds à d'autres sources par des moyens



[Text]

same way Canadian Pacific has to operate. But I find it somewhat incongruous that if you are right that CN has an advantage they can exploit because they are a Crown corporation... ergo, equally logical, then, is that Canadian Pacific should be a Crown corporation too, and you would be operating on even terms.

I do not see how you can have it both ways. You are trying to have it both ways. If being a Crown corporation is such a good, advantageous place to be, you should be running to the government and asking them to take you over.

**Mr. I.B. Scott:** We did not say, Mr. Benjamin, we advocated it for ourselves.

We do not necessarily see being a Crown corporation as being the solution, as you obviously know. You have said why should we not join them, and we say why should they not join us in the private sector?

**Mr. Benjamin:** But I just finished telling you that they had been required by two successive federal administrations... the last CN debt refinancing was in 1975 or 1976.

**Mr. I.B. Scott:** It was 1977.

**Mr. Benjamin:** Since then they have been required to operate, in their capital requirements and so on, like CP. They operate in a businesslike manner, no different from CP. Is that not correct?

**Mr. Allison:** They do not operate as a private-enterprise company like CP Rail. To suggest that they operate in the same way as CP is hardly correct.

**Mr. I.B. Scott:** Mr. Benjamin, to come at that from a qualitative point of view, CN's fixed-charge coverage ratio is much less than CP's. The common dividend pay-out ratio is much less than CP's; and the debt-equity ratio has fallen from the point at which it was in 1978, after the last recapitalization. Those are points we put forward in our brief as being measures or financial targets that would bring some kind of common standard or approach in a businesslike way.

CN must know in its heart of hearts that it can in the final analysis return to government with its problem, and there is evidence in recent years, recent months, of that problem being expressed by CN people in the public press.

**Mr. Benjamin:** So can the private sector; banks, for example, or farm implement manufacturers, or automobile plants, or whatever. Suppose worse came to worst and Canadian Pacific Limited was on the verge of going belly up. Are you trying to tell me for one moment that any national administration, of whatever political stripe, would sit back and let it happen? There is no way they could or would. It is a straw man you are setting up. Whether it applies to Canadian National or Canadian Pacific or any other major economic piece of the action in Canada, no national government will sit back and let it happen.

**Mr. I.B. Scott:** With respect, what we are suggesting is that there be a level playing ground. If that can be achieved

[Translation]

similaires à ceux employés par le CP ou exactement de la même façon que ce dernier. Mais si vous avez raison d'affirmer que le CN est avantagé à titre de société de la Couronne, il me paraît absurde... Il serait donc aussi logique que le CP soit également une société de la Couronne et vous seriez ainsi sur le même pied d'égalité.

Vous devez faire un choix. Vous essayez de profiter des deux situations. S'il est si avantageux d'être une société de la Couronne, vous devriez vous hâter de demander au gouvernement de vous ériger.

**M. I.B. Scott:** Nous n'avons pas dit, monsieur Benjamin, que nous voulions devenir une société de la Couronne.

Nous ne croyons pas nécessairement que devenir une société de la Couronne remédierait à la situation, comme vous le savez sûrement. Vous nous proposez de nous adjoindre aux sociétés de la Couronne mais, selon nous, l'inverse pourrait aussi se produire.

**M. Benjamin:** Mais je viens de vous expliquer que deux administrations fédérales consécutives ont obligé le CN... le dernier refinancement du CN a eu lieu en 1975 ou 1977.

**M. I.B. Scott:** En 1977.

**M. Benjamin:** Depuis ce moment, il doit fonctionner comme le CP pour satisfaire à ses besoins en capital, etc. Il fonctionne comme une entreprise, d'une façon qui ne diffère pas de celle du CP. Est-ce exact?

**M. Allison:** Il ne fonctionne pas comme une entreprise privée, comme le fait le CP. Vous avez tort de dire qu'il fonctionne de la même façon que le CP.

**M. I.B. Scott:** Monsieur Benjamin, pour évaluer ce point de façon qualitative, la charge fixe du CN est beaucoup moins élevée que celle du CP. Au CN, le pourcentage du bénéfice net distribué en dividendes sur les actions ordinaires est beaucoup moins élevé que celui du CP; et son ratio de solvabilité a diminué depuis 1978, après la dernière refonte de capital. Dans notre mémoire, nous proposons d'avoir recours à ces points comme mesures ou objectifs financiers qui nous permettraient d'utiliser des critères ou une approche uniformisée comme cela se produit dans l'entreprise.

Dans son for intérieur, le CN peut en dernière analyse soumettre ses problèmes au gouvernement et, au cours des dernières années, des derniers mois, les représentants du CN ont fait part de ce problème à la presse.

**M. Benjamin:** Comme peut le faire le secteur privé; les banques, par exemple, ou les fabricants d'instruments aratoires ou les usines de fabrication d'automobiles, etc. Supposons le pire: Le CP est sur le point de s'effondrer. Croyez-vous réellement que l'administration fédérale ou tout autre parti politique ne prendrait aucune mesure pour y remédier? Elle ne pourrait pas agir ainsi et ne le ferait pas. Vous imaginez un prête-nom. Qu'il s'agisse du CN, du CP ou de toute autre grande entreprise d'importance au Canada, le gouvernement interviendra.

**M. I.B. Scott:** Sans vouloir vous offenser, nous demandons des conditions équitables. S'il faut avoir recours à la privatisa-

## [Texte]

through privatization, fine. If it cannot be, what we are suggesting in lieu of privatization is that there be some common financial targets that apply.

• 1140

**Mr. Benjamin:** I appreciated the remarks of one of your officers—I have the quote somewhere in my files—about it is not a case of deregulation, it is a case of reregulation, and I do not quarrel with that. Parliament has been too slow in modernizing and upgrading regulations. We all know that. Wheels grind slowly around here. But is it not correct that the intent, over all these decades of regulatory authority over transportation, and in this instance over railroads, has been in sort of three pieces—in the interests of the consumer of those transportation services, the users; the interests of the employees; and the interests of the company—that the intent was that the regulatory regime has tried to have the best of all three worlds? When you suggest that you be given the freedom to move also in the matter of controlling your costs, all you are really telling me, and maybe the rest of the members of this committee, is that you want a neat way of by-passing the interests of the employees and, wherever you can, the interests of the consumers of your services.

The regulatory regime was set up, with all its errors or fallibilities or the slowness of it—that was the intent and the purpose and still would be—to reconcile all those various interests and not give one of the three parties an opportunity to by-pass the interests of the other two. Do you not think that a modernized and a continually updated and upgraded regulatory system is in the interests of all concerned?

**Mr. I.B. Scott:** It seems to me that is about a six-part question, but I will try to answer them.

Do I feel that an updated and modernized and workable regulatory environment is in the interests of all parties? Yes. I could hardly think otherwise.

But you seem to suggest that somehow in cost deregulation that we would attempt to work against the interests of employees or work against the interests of customers. You know as well as I do that a large portion of the cost of running a railway is bound up in its employees; that we have the longest yard fence of any industry; that we rely upon our employees very markedly and their initiative and their capability to carry out our business, and our business is service. If we turn our backs on our employees to that extent we will not have a business and we will not be able to give the service. So that is obviously not in our selfish self-interest to do that, nor is it in our selfish self-interest to do anything that would work against the best interests of our customers in the longer term, or we would not have them.

**Mr. Benjamin:** I am glad you said that. There is a famous quote of 130 years ago:

Labour is prior and superior to capital, and without labour, capital cannot function.

## [Traduction]

tion, qu'on le fasse. Sinon, au lieu de la privatisation, il faut prévoir des objectifs financiers communs.

**M. Benjamin:** J'approuve les commentaires de l'un de vos représentants—je les ai notés quelque part dans mon dossier—selon lesquels il ne s'agit pas d'une déréglementation, mais d'une nouvelle réglementation. Je suis du même avis. Le parlement a pris trop de temps pour moderniser et mettre à jour les règlements. Nous sommes tous conscients de ce fait. Les progrès sont très lents ici. Mais n'est-il pas vrai que pendant toutes ces décennies où le transport et, dans le cas qui nous intéresse, le transport ferroviaire, a été réglementé, que ces mesures avaient, en quelque sorte, trois objectifs—les intérêts des consommateurs qui ont recours aux services de transport, soit les usagers, les intérêts des employés et les intérêts de la société—et que le système de réglementation a tenté d'obtenir les meilleures conditions pour ces trois groupes? Lorsque vous demandez qu'on vous donne toute liberté de contrôler vos coûts, vous me dites, en réalité, et vous dites peut-être aux autres membres du Comité que vous voulez disposer d'un moyen de passer outre aux intérêts des employés et, dans la mesure du possible, aux intérêts des usagers de votre service.

Malgré toutes ses lacunes et sa lenteur, le système de réglementation a été établi—cela était sa raison d'être et le demeure encore—dans le but de tenir compte des intérêts de tous et de ne pas permettre à l'une des trois parties de passer outre aux intérêts des deux autres. Croyez-vous qu'un système de réglementation moderne qui serait constamment mis à jour et amélioré soit dans l'intérêt de toutes les parties concernées?

**M. I.B. Scott:** Il me semble que vous me posez six questions environ à la fois, mais je vais essayer d'y répondre.

Est-ce que je crois qu'un système de réglementation moderne, applicable et mis à jour est dans l'intérêt de toutes les parties? Oui. Je pourrais difficilement penser autrement.

Mais vous semblez croire qu'avec la déréglementation des coûts, nous ne respecterions pas les intérêts des employés ou des clients. Vous savez aussi bien que moi qu'une large part des coûts de fonctionnement d'une société ferroviaire est attribuée à la main-d'œuvre; le territoire que nous devons entretenir est plus étendu que celui de toutes les autres industries; nous comptons, de façon fort marquée, sur leur esprit d'initiative et sur leurs aptitudes à exercer leur fonction, et nos fonctions consistent à offrir un service. Si nous n'agissons plus dans l'intérêt de nos employés, les fonctions ne seront plus exercées et nous ne pourrions plus offrir notre service. Il n'est donc évidemment pas dans notre propre intérêt à long terme de passer outre aux intérêts de nos clients, car nous pourrions les perdre.

**M. Benjamin:** Je suis heureux de vous entendre parler ainsi. Comme le disait si bien une personne célèbre il y a 130 ans:

La main-d'œuvre est primordiale et supérieure au capital, car sans la main-d'œuvre le capital ne sert à rien.

## [Text]

It was not Karl Marx, it was Abraham Lincoln who said that.

**Mr. I.B. Scott:** Before my time!

**Mr. Allison:** Mr. Benjamin, what we are saying, though, is that there are a lot of regulations in place that are outdated. They are costly, not required for safety purposes. If those regulations were cancelled, or updated, modernized, why we could operate at less cost and operate just as safe a railway, or safer than what we do today, and that would have a favourable effect on the rates we charge. It would have to be to the advantage of all Canadians. Regulations that are unduly restrictive and costly are not in the interests of Canadians.

**The Chairman:** You are coming down to the time limit of 15 minutes, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Thank you.

**The Chairman:** You have had some ideology in here. And of course the Minister—the whole premise of the white paper is that there are certain outmoded aspects of the transportation system that need attention. But anyway, your last . . .

**Mr. Benjamin:** As I said earlier, Mr. Chairman, there is one area where I did agree with the CPR, which is not all that often. It is a case of reregulation and not deregulation.

**The Chairman:** This is your last question at this stage.

**Mr. Benjamin:** I want to suggest, Mr. Chairman, to the witnesses that even with the regulatory regime that we have had over the last number of years, your railway and CN have been able to bring in technological change, whether it was dieselization or microwave telecommunication systems, or whatever—a host of innovations and technological advances even with the regulatory regime—and I compliment both railroads for that. Still, it seems to me that you would require some regulation, even if it operated faster.

• 1145

I appreciate also that you have made the point—I take it that this applies to all modes of transportation, not just rail—that, while there might be some short-term savings for the transporters or for the users of the transportation service, there will be long-term penalties to pay, whether in reduced service or higher rates or a shake-down of mergers, bankruptcies, that if the regime of deregulation is too wide open, too broad, in the capital requirements of the shipping companies, then the transportation industry would be jeopardized.

**Mr. I.B. Scott:** What we are saying is that if this is not carried out with some care, if certain of these proposals are not perhaps modified to a degree, then that could be the result and, if it were to be the result, that would have the impact on capital investment because the money generation would not be there, the cashflow would not be there to the extent that is necessary to do the job.

## [Translation]

Ce ne sont pas les propos de Karl Marx, mais ceux d'Abraham Lincoln.

**M. I.B. Scott:** Je n'étais pas encore né!

**M. Allison:** Monsieur Benjamin, nous croyons, toutefois, que bon nombre des règlements actuels sont dépassés. Ils sont coûteux et ne sont plus essentiels pour des questions de sécurité. Si ce règlement était annulé ou mis à jour, nous pourrions réduire nos coûts et offrir un service aussi sûr, sinon plus sûr, que celui que nous donnons actuellement, et cela nous permettrait de réduire nos tarifs. Cela devra être avantageux pour tous les Canadiens. Les règlements qui sont trop coûteux et qui imposent indûment des restrictions ne sont pas dans l'intérêt des Canadiens.

**Le président:** Vos 15 minutes sont presque écoulées, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Merci.

**Le président:** Vous présentez certains points qui relèvent d'une idéologie. Bien sûr, le ministre—la raison d'être même du Livre blanc est d'étudier certains aspects surannés du système de transport. De toute façon, votre dernier . . .

**M. Benjamin:** Comme je l'ai déjà mentionné, monsieur le président, je suis tout de même d'accord avec le CP sur un point, ce qui n'arrive pas très souvent. Il s'agit d'une nouvelle réglementation et non d'une déréglementation.

**Le président:** C'est votre dernière question pour le moment.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je veux signaler aux témoins qu'en dépit du système de réglementation auquel nous sommes assujettis depuis un certain nombre d'années, le CP et le CN ont apporté des changements technologiques au système, comme la conversion au diesel, les systèmes de télécommunication hyperfréquence et autres—nous avons adopté une foule d'innovations et de changements technologiques malgré le système de réglementation—et je félicite les deux sociétés ferroviaires. Cependant, il me semble qu'il nous faut une certaine forme de réglementation, même si cela fonctionnait plus rapidement.

Je suis aussi sensible au point que vous avez soulevé—je présume que cela s'applique à tous les modes de transports, et non uniquement aux trains—à l'effet que, bien que les sociétés de transport et les usagers du service soient avantagés à court terme, il y aura des répercussions à long terme, qu'il s'agisse de la réduction du service ou de l'augmentation des tarifs, ou d'une série de fusions et de faillites; si la déréglementation est trop étendue, les besoins en capital des sociétés de transport augmenteront, et l'industrie sera mise en péril.

**M. I.B. Scott:** Ce que nous essayons d'expliquer est que si l'on ne procède pas en prenant certaines précautions, si l'on ne modifie pas, dans une certaine mesure, ces propositions, on pourrait aboutir à cela et, si tel est le cas, il y aura des répercussions sur les investissements, car il n'y aura pas suffisamment de profits, les sociétés n'auront pas les fonds nécessaires pour fonctionner.



*[Texte]*

**Mr. Benjamin:** It would not matter whether it was a private company or a public.

**Mr. I.B. Scott:** No, it would not.

**The Chairman:** It is a good way to stop at this particular point, Mr. Benjamin.

Mr. Reid.

**Mr. Reid:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Scott, when we as members of the committee talk in terms of deregulation we do so in the context of Mr. Benjamin's revised definition, as he pointed out to the CNR. Obviously, the revamped tribunal or transport board will keep in mind items and concerns of public interest such as safety and security and there will be regulations. So when I talk in terms of deregulation I am talking in those terms, in that definition.

Mr. Scott, do you see in a deregulated environment any expansion of rail lines or extension of rail lines, particularly CP lines?

**Mr. I.B. Scott:** In the near future? Probably not. I could see, given the economy as a whole... But I would see that there would be greater pressures upon adjusting the system to fit the new environment than I would see pressures to compel expansion.

**Mr. Reid:** Would that take the form of rationalizing the rail service even as between the two competitors, the CN and CP, now?

**Mr. I.B. Scott:** It might.

**Mr. Reid:** Then, Mr. Scott, I talk in terms of the public duty or public interest matters of any national government ensuring that all four corners of this great country are served by some means or other of transportation services. It would apply in my mind—unfortunately, time limitations prevented me from asking CN because CN—and I am not going to ask you whether you are prepared to do away with your trucking service or not...

**The Chairman:** *[Inaudible—Editor]*

**Mr. Reid:** CN was talking in terms of reduced motor, road surface transport, at any rate. I want to address to you the public duty aspects and abandonment of lines, branch lines and whatever. Would it be complete heresy if you made an application to abandon the line and you were required to put forward a proposal as to how that area might be serviced—and you might put it forward on the basis of a motor vehicle transit—in the substitution or as an alternative to rail? Also, would you be prepared to open that up for competitive bids or tenders in each such proposal of abandonment?

**Mr. I.B. Scott:** Do you mean in the sense that we would place out for bid the services, or seek the services of a motor vehicle carrier to supplement or connect with our rail line?

*[Traduction]*

**M. Benjamin:** La situation sera la même pour une société privée ou une société de la Couronne.

**M. I.B. Scott:** Oui.

**Le président:** Je crois que vous devriez vous arrêter là, monsieur Benjamin.

Monsieur Reid, à vous la parole.

**M. Reid:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Scott, lorsque nous, en qualité de membres du Comité, parlons de déréglementation, nous l'envisageons de la même façon que M. Benjamin, comme il l'a précisé au CN. De toute évidence, le nouveau tribunal ou conseil tiendra compte des points d'intérêt public comme la sécurité, et des règlements seront élaborés. Quand j'aborde donc la question de déréglementation, c'est dans cette perspective que je le fais.

Monsieur Scott, à votre avis, après la déréglementation, y aurait-il expansion des voies ferrées, particulièrement de celles du CP.

**M. I.B. Scott:** Dans un avenir proche? Non, il n'y aura probablement pas d'expansion. Compte tenu de la conjoncture globale, je prévois... Je crois que davantage de pressions seront exercées pour modifier le système en fonction des nouveaux besoins que pour préconiser l'expansion.

**M. Reid:** Pourrait-il donc y avoir rationalisation du service ferroviaire, même du service offert par deux concurrents, le CN et le CP.

**M. I.B. Scott:** Peut-être.

**M. Reid:** Monsieur Scott, examinons le devoir public ou l'obligation de tenir compte de l'intérêt public du gouvernement fédéral; ce dernier doit s'assurer que tous les habitants de ce vaste pays bénéficient de services de transport, d'un type ou d'un autre. À mon avis, malheureusement, je n'ai pas eu le temps de poser la question au CN, car il—et je ne vous demanderais pas si vous êtes prêts à laisser tomber votre service de camions ou non...

**Le président:** *[Inaudible—Éditeur]*

**M. Reid:** Le CN a parlé d'une réduction du transport, du moins du transport routier. Je veux aborder la question de devoir public et de la désaffectation des lignes, des lignes secondaires et autres. Serait-il erroné de proposer que, si vous proposiez d'abandonner une ligne, vous seriez alors tenu de recommander un autre moyen de desservir les régions touchées—il pourrait s'agir de transport routiers—pour remplacer les services ferroviaires? Aussi, seriez-vous disposé à procéder par adjudication ou à avoir recours aux services d'une société de transport routier pour compléter les lignes ou pour vous relier à nos propres lignes.

**M. I.B. Scott:** Qu'entendez-vous par là? Voulez-vous dire que nous procéderions par appel d'offres ou en ayant recours à une société de transport routier pour compléter notre service ou pour relier les voies?

[Text]

**Mr. Reid:** Not necessarily you, Mr. Scott. I would suspect that you would be required to make a proposal since you are presently a rail line serving a remote part of this country . . .

**Mr. I.B. Scott:** Yes.

**Mr. Reid:** —and that in your application to abandon you might be required to say how you would continue service and, in effect, at what cost.

• 1150

I will tell you why I am coming down to this. Is it possible to get into a fair-competition aspect, fair-competition intermodal, means of serving the whole nation? We recognize—and Mr. Benjamin is emphasizing it—that where it is not economical for the private sector so to serve, they would not be serving. So there are parts of this country that have to be served possibly by means of a subsidy or assistance.

**Mr. I.B. Scott:** Yes.

**Mr. Reid:** Then put yourself in the position of an application to abandon. How would you propose to serve it? Then, I would suggest, that must be opened up for a competitive operation or a competitive option.

**Mr. I.B. Scott:** I think we would have no problem with that concept of opening up for a competitive option. In fact, that is the proposal we would have put forward in our brief; substantially that.

**Mr. Reid:** When I make a difference between the CN and CP, Mr. Scott, having been born and raised in Saskatchewan, I know the grain carrier lines are of great concern. So again I want to keep that difference in mind for remote areas.

Considering the cost-competitiveness and the direction in which we seem to be going, would you likely come up with a road surface form of transport, rather than rail, in those options?

**Mr. I.B. Scott:** Mr. Reid, we would ideally seek the lowest-cost form of transport, whatever it might be.

**Mr. Reid:** Then I will address myself to the Crown corporation concerns. Most of the players in this game of transportation are concerned that it is impossible to compete with a Crown corporation. You yourself in this brief have raised some concerns about competing with your competing rail operation. Perhaps you were here this morning and you heard the road surface people say, how can we compete with rail; they have the advantage of piggy-backing; possibly confidential agreements which give some shipper an advantage over another. Would it be possible, in your mind, for us to start off with a fair base upon which fair competition can be conducted, so that the rail lines, rail corporations, would not be seen, at least, to have an unfair advantage over others?

[Translation]

**M. Reid:** Pas nécessairement avec vous, monsieur Scott. Je suppose que vous seriez tenu de faire une proposition puisque votre société dessert actuellement des régions éloignées de notre pays . . .

**M. I.B. Scott:** Oui.

**M. Reid:** . . . et dans votre demande, vous seriez peut-être tenu de préciser comment vous prévoyez d'assurer le service et à quel coût.

Je vous dirai pourquoi j'en viens à cela. Est-il possible de trouver un aspect de concurrence franche, de trouver des moyens intermodaux de franche compétition de desservir toute la nation? Je reconnais—et M. Benjamin le souligne lui-même—que lorsque ce n'est pas profitable pour le secteur privé d'offrir un service, il ne devrait pas l'offrir. Certaines parties du pays doivent donc être desservies par le biais d'une subvention ou d'une aide financière.

**M. I.B. Scott:** Oui.

**M. Reid:** Alors mettez-vous dans la situation d'une demande d'abandon. Quelles sont vos suggestions pour desservir cet endroit? Je suggérerais de l'ouvrir à la concurrence ou à une option de concurrence.

**M. I.B. Scott:** Je crois qu'il n'y aurait aucune difficulté à ouvrir cet endroit à la concurrence. C'est en fait ce que nous avons proposé dans notre mémoire.

**M. Reid:** Lorsque je fais une différence entre le CN et le CP, monsieur Scott, étant donné que je suis né et que j'ai grandi en Saskatchewan, je sais que les transporteurs de céréales soulèvent un vif intérêt. C'est pourquoi je veux garder cette différence à l'esprit dans le cas des régions éloignées.

Si l'on considère la concurrence et la direction que nous semblons prendre actuellement, adopteriez-vous un transport routier plutôt que ferroviaire dans ces cas-là?

**M. I.B. Scott:** Monsieur Reid, idéalement, nous recherchons la forme de transport la moins chère, quelle qu'elle soit.

**M. Reid:** Je m'attarderai donc aux préoccupations de la société d'État. La plupart des joueurs dans cette joute des transports savent très bien qu'il est impossible de concurrencer une société d'État. Vous-même dans ce rapport vous avez mentionné certaines préoccupations au sujet de la concurrence qui se faisait avec vos opérations ferroviaires concurrentielles. Peut-être étiez-vous là ce matin, et vous avez peut-être entendu les représentants du transport routier dire comment ils pouvaient entrer en compétition avec le transport ferroviaire, qu'ils avaient l'avantage du transport rail-route et probablement des accords confidentiels qui donnent un avantage certain à un transporteur par rapport à l'autre. Serait-il possible d'après vous que nous ayions tous une base de départ égale à partir de laquelle il y aurait une concurrence juste de façon que les lignes ferroviaires, les corporations ferroviaires ne semblent pas, du moins, avoir un avantage injuste par rapport à l'autre?

*[Texte]*

**Mr. I.B. Scott:** I listened to the representatives of the trucking industry. They seemed to be saying they are afraid of the railways and particularly CN, if they are able to quote rates below the minimum compensatory level. That always seemed to be the condition. Their concern was with the railways' ability to price below cost. As you know from our position, that is a concern of ours. We believe that should not be a feature of any new deregulation.

**Mr. Reid:** But I suggest to you that this is perhaps an underlying concern of CP rail as it addresses itself to the competition with CN. Do you anticipate CN pricing itself below cost and introducing a predatory rate with which you cannot compete?

**Mr. I.B. Scott:** Of course we could compete by going below cost ourselves. Then the truckers would have their concerns fulfilled. We could do that. The question is where that brings the industry after a while, drawn into this by the Crown, if the Crown corporation feels it can do this because ultimately its protection is the Crown itself. We do have a case of a rate below cost now in existence by CN. So it can happen. It is happening right at the moment.

**Mr. Reid:** But a continuation or an extension of that: would it not drive that competitor out of business? Or a request to the government to bail them out?

• 1155

**Mr. I.B. Scott:** We have a situation that exists right now in those terms.

**Mr. Reid:** No further questions, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Reid. Mr. Belsher.

**Mr. Belsher:** Thank you, Mr. Chairman.

I would like to say thank you to the CP Rail people for coming to appear before us this morning. I must say I grew up with CP next door, because they bought the townsite from my father, from his pre-emption, and they cut the corner off his homestead at that time. That was in southern Saskatchewan. But more recently, living out in the Fraser Valley, I am interested in your remarks in your brief with regard to joint trackage use. In rationalizing for the future, are you at present investigating joint trackage use with CN? I have heard some of their remarks with regard to the Fraser Valley and the Fraser Canyon and what they are doing in British Columbia and I am wondering whether you folk have done any work on that aspect of it or not. I think you say it is recommended that if the Minister wishes to investigate the merit . . . But I would like to know what your thoughts are on the merits of joint trackage use.

*[Traduction]*

**M. I.B. Scott:** J'ai entendu les représentants de l'industrie du camionnage. Ils semblent dire qu'ils ont peur des chemins de fer, et particulièrement du CN, étant donné qu'ils peuvent exiger des tarifs en-dessous du niveau compensatoire minimum. C'est du moins ce à quoi ressemble toujours la situation. Leur préoccupation portait sur la possibilité des chemins de fer d'exiger des tarifs à prix coûtant. Comme vous le savez, dans notre situation, c'est également notre préoccupation. Nous croyons que cela ne devrait pas constituer un élément de toute nouvelle déréglementation.

**M. Reid:** Mais je vous ai dit que c'était probablement une préoccupation sous-jacente de CP Rail lorsqu'il entend concurrencer le CN. Croyez-vous que le CN établira des tarifs en-dessous du prix coûtant et qu'il introduira des tarifs de dumping vous empêchant toute compétition?

**M. I.B. Scott:** Nous pourrions évidemment exiger nous-mêmes des tarifs en-dessous du prix coûtant. Les craintes des camionneurs seraient alors justifiées. Nous pourrions le faire. Mais la question est de savoir où en sera l'industrie après un certain temps, entraînée dans toutes ces difficultés par l'État, si la société d'État croit qu'elle peut le faire parce qu'en fin de compte, c'est l'État lui-même qui la protège. Il y a effectivement un cas de tarif en-dessous du prix coûtant actuellement exigé par le CN. Cela peut arriver. Cela se fait au moment où je vous parle.

**M. Reid:** Mais si cette situation continue ou même s'aggrave, ne pourrait-elle pas ruiner les concurrents? Ou ces derniers pourraient-ils demander au gouvernement de les tirer d'affaire?

**M. I.B. Scott:** Nous avons actuellement une situation exactement semblable.

**M. Reid:** Je n'ai aucune autre question, monsieur le président.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Reid. Monsieur Belsher.

**M. Belsher:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais remercier les représentants de CP Rail présents ce matin. Je dois dire que j'ai grandi avec le CP comme voisin, étant donné que cette société a acheté un terrain qui appartenait à mon père juste au bout de sa propriété. C'était dans le sud de la Saskatchewan. Mais plus récemment, depuis que je reste dans la vallée du Fraser, je m'intéresse plus particulièrement aux remarques qui, dans votre mémoire, ont trait à l'utilisation conjointe des voies ferrées. Dans votre planification pour l'avenir, des voies ferrées avec le CN? J'ai entendu certaines remarques concernant la vallée du Fraser, celle du Canyon du Fraser, et sur ce qu'on fait actuellement en Colombie-Britannique, et je me demande si vous avez fait quelque chose à ce sujet jusqu'à présent. Je crois que vous dites qu'il est recommandé que, si le ministre désire enquêter sur les mérites de . . . Mais j'aimerais savoir si vous songez vraiment aux mérites de l'utilisation conjointe des voies ferrées.



## [Text]

**Mr. Kelsall:** Yes. Just in the specific area that you are talking about, CP Rail is a participant, along with six others in that study, along with CN, the four western provinces and MOT. We have hired an independent consultant to examine the economics, capacity advantages, engineering costs, of operating on a joint track usage basis through the Fraser Valley. That report is now in the process of being finalized. I do not think the results have been made public as yet, but we are a part of that study.

I might say that we do currently operate over CN trackage in many parts of the country, and CN operates over ours. Certainly, in terms of the railways, that is an ongoing discussion that goes on between the railways to see whether or not there can be efficiencies or better use made of the existing plant.

**Mr. Belsher:** Okay. Thank you, Mr. Chairman. I was afraid that they were putting the onus onto the Minister to dictate whether or not there should be... But I knew that you were doing some of that.

**Mr. Kelsall:** In fact, Mr. Belsher, that is something the railways are doing. We do it as transportation companies.

**Mr. I.B. Scott:** I think, Mr. Belsher, if I may... We were not trying to put the onus on the Minister. We were simply saying that we would not stand in the way of ministerial examination of the problem, but that the solution should be left to the railways to work out once it has been highlighted, if the Minister or the department felt that was a central matter.

**The Chairman:** Mr. Clifford.

**Mr. Clifford:** Thank you, Mr. Chairman. First of all I want to congratulate CP Rail, in particular for the imagery they have created among Canadians in terms of their technological development and their far-reaching abilities or capabilities. I think they have communicated this rather well to Canadians, but it is causing me a bit of a problem. I wonder if the kind of things that you promote in your imagery—and I am not saying they are not real things—but could they be likened to pressures that CP is reacting to for deregulation to come into effect?

Let me put it another way. I think the Americans have been made out to be the bogeymen here, the great bogeymen about deregulation. I think my colleagues across the table have had lots to say about the Americans and how they are influencing the Canadian way of life. Were there pressures that existed prior to 1980, with the Staggers Rail Act in the United States, for deregulations? Were there similar pressures building up in Canada which CP found itself in that indeed would want to have deregulation prior to us considering it this year? I mean, are those pressures real; were there some real pressures?

**Mr. I.B. Scott:** Building up in the United States?

**Mr. Clifford:** No, in Canada.

## [Translation]

**M. Kelsall:** Oui. Dans la seule région dont vous parlez, CP Rail participe avec six autres compagnies à cette étude ainsi qu le CN, les quatre provinces de l'Ouest et le MDT. Nous avons engagé une firme indépendante d'experts-conseils pour étudier la question économique, les avantages du point de vue capacité et les coûts d'ingénierie de l'exploitation conjointe des voies ferrées dans la vallée du Fraser. Ce rapport sera bientôt finalisé. Je ne crois pas que les résultats aient encore été publiés, mais nous participons à cette étude.

Je puis dire que nous exploitons actuellement certaines voies du CN dans de nombreuses parties du pays et que le CN exploite certaines des nôtres. Il est certain que dans les milieux des chemins de fer, c'est une question perpétuellement débattue entre les compagnies de chemins de fer, la question de savoir si l'on peut faire une utilisation plus efficace ou plus avantageuse des installations existantes.

**M. Belsher:** D'accord. Merci, monsieur le président. Je craignais qu'ils n'obligent le ministre à décider s'il devrait y avoir... Mais je savais très bien que vous vous chargiez d'une partie de cette question.

**M. Kelsall:** En fait, monsieur Belsher, c'est ce que font les compagnies de chemins de fer. Nous le faisons à titre de compagnie de transport.

**M. I.B. Scott:** Je crois, monsieur Belsher, si je puis me permettre... Nous n'avons pas essayé de refiler cette responsabilité au ministre. Nous avons simplement dit que nous n'interviendrions pas dans une étude ministérielle du problème, mais que la solution de ce problème devrait être laissée aux compagnies de chemins de fer une fois que le problème aura été souligné, si le ministre ou le ministère croient que c'est une question primordiale.

**Le président:** Monsieur Clifford.

**M. Clifford:** Merci, monsieur le président. Je veux d'abord féliciter CP Rail, particulièrement pour l'image qu'elle a acquise auprès des Canadiens pour son développement technique, ses grandes aptitudes et capacités. Je crois qu'elle a très bien communiqué cette idée aux Canadiens, mais cela soulève un petit problème. Je me demande si les choses que vous avancez dans cette publicité—je ne dis pas qu'elles ne sont pas vraies—mais pourraient-elles être en rapport avec les pressions contre lesquelles réagit le CP, favorisant la déréglementation?

Permettez-moi de m'exprimer autrement. Je crois que les Américains sont les croque-mitaines dans ce domaine, les grands croque-mitaines de la déréglementation. Je crois que mes confrères ont beaucoup de choses à dire sur les Américains et la façon dont ils ont influencé notre façon de vivre au Canada. Y avait-il eu des pressions avant 1980 pour la déréglementation avec la Staggers Rail Act aux États-Unis? Y avait-il eu des pressions semblables au Canada exercées contre le CP pour que soit adoptée la déréglementation avant que nous puissions étudier cette question cette année? Ces pressions sont-elles réelles, y a-t-il eu de réelles pressions?

**M. I.B. Scott:** Qui se sont accumulées aux États-Unis?

**M. Clifford:** Non, au Canada.

## [Texte]

**Mr. I.B. Scott:** I guess my reaction to that is that the National Transportation Act was working reasonably well for Canadians. I think there were some areas where shippers felt that dispute resolution could proceed somewhat more easily and, perhaps, somewhat more quickly. But I am one who happens to think that the MacPherson Royal Commission did a very fine job of attempting to look ahead at what was required in Canada, rather than do, as some other royal commissions have done, which looked behind and tried to solve the problem it had already passed.

• 1200

I think what happened next to affect us and brought this along was that, with the Staggers Rail Act, Canadian railways were placed at a disadvantage on trans-border traffic. We were then in the situation of saying we think we need a change in trans-border traffic in order that we can be put on an even level with the American roads in competing. From that you start to have the rest of it evolve.

Now, I think that is probably the way in which the pressures began to grow, where the understanding of deregulation began to grow in Canada. This thrust would take us and put us on a fast track to more competition. Although, I would say to you that one of our concerns is that, as written, *Freedom to Move* gives us only one rail to run on; the other one of cost deregulation is not as clearly spelled out. But, I think that is more the evolution of the interest in, and the demand and the pressure for, deregulation.

**Mr. Clifford:** All right. So you are essentially saying that it was the U.S. Staggers Rail Act which really caused the pressure to come to bear on Canadians.

**Mr. I.B. Scott:** It upset the equilibrium that existed before, yes.

**Mr. Clifford:** All right. Another agenda that always comes out once one discusses deregulation, concerns the employees now working for a firm such as CP Rail. Do you see a decrease in the number of employees you are going to need? If so, or in any case, what plans have you to develop employment opportunities for them for the future?

**Mr. I.B. Scott:** There seem to be two questions here. The first one asks if there will be pressures arising out of deregulation that will cause us to try to control costs and therefore control the costs of employees. The answer has to be, yes. You are then, I gather, asking: What are you going to do for these employees who are affected? And I think you are aware that we have, within our agreements with the employees and the unions, considerable protection for employees.

**The Chairman:** Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Thank you Mr. Chairman. Do you want to follow up a little on the trans-border question, particularly as it

## [Traduction]

**M. I.B. Scott:** Je crois que ma réponse à cette question serait que la Loi nationale sur les transports protège raisonnablement bien les Canadiens. Selon moi, les expéditeurs estimaient que le règlement du conflit, dans certains domaines, pouvait avancer un peu plus facilement et, peut-être, un peu plus rapidement. Mais je suis de ceux qui pensent que la Commission royale d'enquête MacPherson a fait du très bon travail en essayant de prévoir ce qui était nécessaire au Canada, au lieu de faire comme certaines autres commissions royales d'enquête, c'est-à-dire jeter un coup d'oeil sur le passé et essayer de régler le problème du passé.

Je pense que ce qui nous a ensuite touchés, dans le cas de la *Staggers Rail Act*, c'est que les chemins de fer canadiens ont été placés dans une situation désavantageuse concernant le trafic transfrontalier. Nous pouvions alors dire: nous pensons que nous avons besoin d'un changement dans le trafic transfrontalier afin que nous puissions être sur un pied d'égalité avec les Américains en matière de concurrence. À partir de cela, le reste a suivi.

Je pense que c'est probablement la façon dont les pressions ont commencé à s'exercer, c'est-à-dire au moment où l'on a commencé à comprendre la déréglementation au Canada. Cette pression nous mettrait sur la voie d'une concurrence plus grande. Cependant, je vous dirais que l'une de nos préoccupations est la suivante: dans sa forme écrite, le rapport «*Aller sans entraves*» ne nous offre qu'une seule voie pour fonctionner; l'autre, celle de la déréglementation des coûts, n'est pas exprimée aussi clairement. Mais je pense que cela relève davantage de l'évolution de l'intérêt pour la déréglementation ainsi que de la demande et de la pression pour l'obtenir.

**M. Clifford:** Très bien. Donc, vous dites fondamentalement que c'est la *Staggers Rail Act* des États-Unis qui est vraiment responsable de la pression sur les Canadiens.

**M. I.B. Scott:** Cela rompt l'équilibre qui existait auparavant, oui.

**M. Clifford:** Très bien. Un autre point, qui a toujours été soulevé lors des discussions de la déréglementation, se rapporte aux employés maintenant à l'emploi d'une firme comme les Chemins de fer du CP. Estimez-vous que le nombre d'employés dont vous allez avoir besoin diminuera? Dans l'affirmative, ou dans tout autre cas, quels sont vos plans pour créer des possibilités d'emploi pour l'avenir?

**M. I.B. Scott:** Il semble y avoir ici deux questions. En premier, vous demandez si des pressions découlant de la déréglementation nous obligeront à essayer de contrôler les coûts et par conséquent les frais engendrés par les employés. La réponse doit être oui. Vous demandez ensuite, et je résume: qu'est-ce que vous allez faire pour ces employés qui sont touchés? Et je pense que vous êtes au courant que, selon nos accords avec les employés et les syndicats, les employés jouissent d'une protection considérable.

**Le président:** Monsieur Angus.

**M. Angus:** Je vous remercie, monsieur le président. Désirez-vous élaborer sur la question du trafic transfrontalier, surtout

[Text]

refers to rate setting? The Canadian Trucking Association, who were here before you, suggested that only for international movements should there be any ability of the railroads, or anybody else for that matter, to establish confidential rates. I have two questions, really. Do you accept their argument that only international traffic should have that privilege? And, second, if that should come into play just for international movements, do you foresee the day when commodities, which are currently moved east and west through Canada before they are placed in an export position, would be moved via American rail? And whether it be a company owned by CP or CN or by an American company, do you foresee some of the bulk commodities or other commodities moving that way, as opposed to east and west?

**Mr. I.B. Scott:** You mean north and south.

**Mr. Angus:** Yes.

**Mr. I.B. Scott:** First of all, if I understood the representatives of the trucking industry, I believe they were asking, Why not start with confidential contracting on trans-border traffic and gain some experience? And then I did not hear where they thought that experience would lead us but, presumably, if it were good experience, they might then contemplate the use of confidential contracts within Canada. I guess we could find that an acceptable step-by-step. We are not opposed to confidential contracting on domestic traffic. I cannot say that we are running forward yelling that we must have it, and must have it immediately.

On the second part of your question about the way in which the traffic would move, I would ask Mr. Ritchie if he wishes to comment on that.

• 1205

**Mr. R.J. Ritchie (Vice-President, Marketing and Sales, CP Rail):** We think we are quite competitive with the American carriers under the existing transportation regulation, except for the confidential contracting. We made that clear at the hearing last fall on transporter traffic and we asked for some changes. If some of the changes in *Freedom to Move* go ahead, we are concerned that some American carriers could access Canadian traffic that would be bound mainly for export, particularly via the port at Vancouver.

With respect to whether or not they could move other traffic, I would add the caveat that the CTC found that shippers do not just buy Canadian product; they buy that product at the lowest price. If that lowest price in eastern Canada would be an American product substituting a Canadian one, they took into consideration the proportion that a confidential contract would have on the competitiveness of that inbound American product.

**Mr. Angus:** Let me give you an example, though, that I understand exists within your competitor, CN. We have the

[Translation]

en ce qui concerne la fixation des tarifs? Les délégués de l'Association canadienne du camionnage, lors de leur comparution devant nous, ont proposé que la fixation de taux confidentiels ne devrait être autorisée que dans le cas des transports internationaux, qu'il s'agisse des chemins de fer ou d'autres modes de transport. J'ai deux questions à vous poser: Êtes-vous d'accord avec eux en ce qui concerne les transports internationaux? Et si ces derniers pouvaient seuls se réclamer de taux confidentiels, entrevoiez-vous le jour où les denrées qui sont acheminées d'est en ouest partout au Canada, le seront par les chemins de fer américains? Et qu'il s'agisse du CP, du CN ou d'une compagnie ferroviaire américaine, prévoyez-vous que certaines des denrées en vrac ou autres denrées seront ainsi acheminées, au lieu de l'être d'est en ouest, comme c'est maintenant le cas?

**M. I.B. Scott:** Vous voulez sans doute dire du nord au sud.

**M. Angus:** En effet.

**M. I.B. Scott:** D'abord, si j'ai bien compris les délégués de l'industrie du camionnage, voici ce qu'ils demandaient: Pourquoi ne pas acquérir une certaine expérience par le biais des taux confidentiels pour le trafic transfrontalier? Par ailleurs, je ne les ai pas entendus préciser où nous mènerait l'expérience, mais j'en conclus que si les résultats se révélaient probants, ils envisageraient de recourir aux taux confidentiels au Canada. Je suppose que cette démarche progressive pourrait nous paraître acceptable. Nous ne sommes pas opposés à ce que le trafic intérieur bénéficie de taux confidentiels. Je n'irais pas jusqu'à dire que nous nous en faisons les promoteurs, et que cela presse.

Concernant la deuxième partie de votre question sur la façon dont le trafic devrait se faire, je demanderais à M. Ritchie s'il désire faire des observations à ce sujet.

**M. R.J. Ritchie (vice-président, commercialisation et ventes, CP Rail):** Nous pensons que nous sommes très concurrentiels vis-à-vis des transporteurs américains dans le cadre du règlement actuel sur les transports, sauf pour les contrats confidentiels. Nous avons établi cela clairement l'automne dernier lors des audiences sur le trafic effectué par les entrepreneurs de transport et nous avons réclamé certains changements. Si certains changements mentionnés dans *Aller sans entraves* sont apportés, nous craignons que certains transporteurs américains puissent avoir accès au trafic canadien destiné principalement à l'exportation, surtout par le port de Vancouver.

Quant à savoir s'ils pourraient s'occuper ou non d'autres trafics, j'ajouterais la mise en garde suivante: la CCT a découvert que les expéditeurs n'achètent pas uniquement des produits canadiens; ils achètent ces produits aux prix les plus bas. Si dans l'est du Canada, un produit américain remplaçant un produit canadien à cause de son prix plus bas, ils prenaient en considération les répercussions qu'un contrat confidentiel aurait sur la compétitivité de ce produit américain.

**M. Angus:** Laissez-moi vous donner un exemple qui, si je comprends bien, existe face à votre compétiteur, le CN. Dans



## [Texte]

potash industry in western Canada moving potash through the port of Thunder Bay and the seaway to the United States, to a lake port. We also have it being railed directly from western Canada through the United States to Chicago. So we have a situation where we have all rail on one hand obviously out-competing rail and marine on the other.

My concern is: Is that a sign of things to come if we go into wholesale confidential rate setting, where the bulk mover or the large-volume mover can get the break? It may be not putting a sector of the Canadian transportation industry out of business but clearly reducing its ability to compete against movement in another country.

**Mr. Ritchie:** Mr. Angus, on the potash example you have given, I think really they are complementary systems. We have quoted rates for delivery of potash that utilizes Thunder Bay, and they go into areas—and it is cheaper for the producer for them to go into areas—that are contiguous to the Great Lake ports. They move into what we call an impact zone of 100 to 150 miles from those unloading areas. There are also trainload and single-car rates out of Saskatchewan producers directly to the consumers and to warehouses, in addition, where they are again retrucked to the farmers' destination. All those were developed in co-operation with the potash producers to make their product more competitive with the competition they are facing, such as Carlsbad, and overseas, such as East Germany, Jordan, Israel.

**Mr. Angus:** I can understand that there are some obvious north-south kinds of connections that have to be made regardless of the impact in Canada, because it does not make sense to move it at Thunder Bay and then move it half-way back across the continent. But I am thinking of those products that end up in the Great Lakes Basin somewhere.

But second, I think we have—and this is part of our job in this committee—to examine things not just from the perspective of the potash producer and not just from the perspective of the railroads, but from the impact on Canada. Clearly, and I think even from the point of view of CP, the more volume you have on your Canadian trackage the better your company is. But it also means that more people are employed throughout Canada.

In Thunder Bay, we felt the impact of the decline in grain movements in the last two years, and so we know of what we speak. I would suggest to you that this is our concern when we review the whole question of *Freedom to Move*, and I hope you would be at least philosophically supportive of that approach.

**Mr. Allison:** Mr. Angus, our approach is to get the product to market at the lowest possible cost.

## [Traduction]

l'ouest du Canada, l'industrie de la potasse transporte son produit par le port de Thunder Bay et la voie maritime jusqu'aux États-Unis, jusqu'à un port lacustre. Elle utilise également le chemin de fer, directement à partir de l'ouest du Canada jusqu'à Chicago aux États-Unis. La situation est donc la suivante: d'une part, le transport se fait uniquement par chemin de fer, ce qui évidemment décline la compétition et la voie maritime, d'autre part.

Ma préoccupation est la suivante: est-ce un signe de ce qui s'en vient si nous acceptons l'établissement de tarifs confidentiels pour les ventes en gros, ce qui implique que les transporteurs en vrac ou les gros transporteurs pourront avoir le feu vert? Cela n'amènera peut-être pas à la ruine un secteur de l'industrie canadienne des transports, mais cela pourrait évidemment réduire ses possibilités de concurrence dans un autre pays.

**M. Ritchie:** Monsieur Angus, concernant l'exemple de la potasse que vous avez donné, je pense qu'il y a des systèmes complémentaires. Nous avons établi des tarifs pour la livraison de la potasse qui passe par Thunder Bay, et les transporteurs vont dans des régions—et cela est moins coûteux pour les producteurs—qui sont contiguës aux ports des Grands Lacs. Ils font le transport dans ce que nous appelons une zone d'impact de 100 à 150 milles à partir de ces régions de déchargement. Il existe également des tarifs pour les marchandises transportées par train et par wagon simples, directement des producteurs de la Saskatchewan aux consommateurs et aux entrepôts, ainsi que pour les marchandises qui sont remises à bord de camions à destination des agriculteurs. Toutes ces mesures ont été prises en collaboration avec les producteurs de potasse pour que leur produit puisse faire face à la concurrence, comme celle de Carlsbad, et d'outre-mer, par exemple l'Allemagne de l'Est, la Jordanie, Israël.

**Mr. Angus:** Je peux comprendre qu'il existe certains liens évidents nord-sud qui doivent être faits indépendamment de l'impact au Canada, parce que cela n'a pas de sens de transporter des marchandises à Thunder Bay et de les transporter à nouveau à travers la moitié du continent. Mais je pense à ces produits qui arrivent finalement quelque part dans le bassin des Grands Lacs.

Mais en deuxième lieu, je pense que nous devons—et cela fait partie de notre travail à l'intérieur du Comité—examiner des aspects non seulement du point de vue des producteurs de potasse et de celui des chemins de fer, mais en fonction des répercussions au Canada. Il est évident, et je pense que c'est le point de vue du CP, que plus votre réseau de voies ferrées a de marchandises à transporter, mieux se porte votre compagnie. Et cela signifie également que davantage de personnes sont employées dans tout le Canada.

A Thunder Bay, nous avons subi les répercussions du déclin dans le transport des grains au cours des deux dernières années, nous savons donc de quoi nous parlons. Je vous indique qu'il s'agit là de notre préoccupation lorsque nous examinons toute la question de *Aller sans entraves*, et j'espère que vous soutiendrez cette approche, du moins dans son orientation.

**M. Allison:** Monsieur Angus, notre approche consiste à mettre le produit sur le marché au coût le plus bas possible.

[Text]

**Mr. Benjamin:** Even if it hurts our country?

**Mr. Allison:** No, it will be to the advantage of the country.

**Mr. Angus:** I have one other question on another matter, and I think it touches a bit on what Mr. Tobin was dealing with. I would just like to reiterate it. We talked about the example of the application to have a test period for cabooseless trains, and without getting into the specifics of that but using it as an example, under a deregulated environment, who is to make the determination as to what is a safety matter and what is an economic matter? You know, from what we heard at the hearings on the cabooseless trains, the arguments from the railroads was that this was a matter of efficiency and operation improvements and cost saving; while what we heard from others, including ourselves and the union was the question of safety. How do you foresee the re-regulation, if I may put it in that context, providing for a body to make the decision that this is a safety matter as opposed to an economic one?

• 1210

**The Chairman:** The Minister was here and it is in the paper that safety is not going to be an issue; it is still going to be a regulatory mechanism. I will let the witness answer but there is going to be a mechanism still in place with more direction from the Minister.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, I would like input from CP on that mechanism.

**Mr. Kellsall:** Mr. Angus, let us be clear; CP has not advocated the deregulation of safety. What we have said is that the Minister of Transport, or an agency within his group, would set safety performance standards. They would not specify the "how" of achieving a safety; that would be the managerial prerogative of providing that transportation service safely, without compromise of safety and, yet, at the lowest overall possible cost. In other words, what is the cheapest of moving transport and yet maintaining and increasing safety? We say that is a managerial prerogative working under the umbrella of the safety performance standards.

**Mr. Angus:** Mr. Chairman, if I may just pursue that for a moment. What happens when you do have a very clear disagreement on a matter of... well, on one hand, what is perceived by those who object to be safety and, on the other hand, the managerial group which feels, in their own way, that it is not safety but is a matter just of pure economics? What is the mechanism to resolve that, in your mind, that should be there?

**Mr. Kellsall:** Mr. Angus, let us just talk about the cabooseless train, which is the issue, I believe, you are talking to, and one of the problems has been the vacuum of information. You have the unions on one hand saying, from their point of view, that there would be a catastrophic reduction in safety; railways, on the other hand, are saying that, due to operational and technological advances, cabooseless trains can be operated

[Translation]

**Mr. Benjamin:** Même si cela fait tort à notre pays?

**Mr. Allison:** Non, cela sera à l'avantage du pays.

**Mr. Angus:** J'ai une autre question sur un autre sujet, et je pense qu'il touche un peu ce dont s'occupe M. Tobin. J'aimerais simplement la réitérer. Nous avons parlé de l'exemple selon lequel il faudrait une période d'essai pour les trains sans wagons de queue, et sans entrer dans les détails, mais prenant cela comme exemple, dans le cas de la déréglementation, qui décidera ce qui est une question de sécurité et ce qui est une question économique? Comme vous le savez, d'après ce que nous avons entendu au sujet des trains sans fourgon de queue, les compagnies ferroviaires ont déclaré qu'il s'agissait d'une question d'amélioration de l'efficacité et des opérations ainsi que d'économie, tandis que d'autres, y compris nous-mêmes et le syndicat, ont avancé la question de sécurité. Comment prévoyez-vous de rétablir une réglementation, si je puis m'exprimer ainsi, permettant à un organisme de décider qu'il s'agit d'une question de sécurité ou d'une question économique?

**Le président:** Le ministre est venu et le mémoire précise que la sécurité n'est pas en question. Il s'agira d'un mécanisme de réglementation. Je vais laisser le témoin répondre, mais il y aura un mécanisme établi, et le ministre fournira plus d'indications à ce sujet.

**Mr. Angus:** Monsieur le président, j'aimerais recevoir plus d'informations sur ce mécanisme de la part du CP.

**Mr. Kellsall:** Monsieur Angus, soyons clairs; le CP n'a pas préconisé la déréglementation de la sécurité. Ce qui nous avons dit, c'est que le ministre des Transports, ou un organisme à l'intérieur de ce groupe, établirait des normes de rendement de sécurité; il s'agit d'une prérogative de gestion visant à fournir ce service de transport de façon sûre sans compromettre la sécurité et cependant, pour un coût global le plus bas possible. En d'autres termes, quel est le moyen de transport le plus économique qui puisse être fourni tout en maintenant et en accroissant la sécurité? À notre avis, il s'agit d'une prérogative de gestion considérée dans le cadre des normes de rendement de sécurité.

**Mr. Angus:** Monsieur le président, je souhaite commenter ce point quelque peu. Que se passe-t-il lorsqu'il y a un désaccord très clair sur une question de... eh bien, d'une part, ce qui est perçu par ceux qui veulent que ce soit une question de sécurité et, d'autre part, le groupe de gestionnaires qui croient, à leur façon, qu'il ne s'agit pas de sécurité, mais d'un problème de nature purement économique? À votre avis, quel mécanisme pourrait résoudre ce problème?

**Mr. Kellsall:** Monsieur Angus, revenons simplement à la question du train sans fourgon de queue, qui est celle que vous examinez présentement, je crois. L'un des problèmes est l'absence d'information. D'une part, les syndicats déclarent qu'à leur avis, la sécurité serait réduite de façon catastrophique; d'autre part, les compagnies ferroviaires soutiennent qu'à la suite des progrès opérationnels et techniques, des trains sans fourgon du personnel peuvent circuler de façon sûre sans

**[Texte]**

quite safely with no compromise in safety. The major problem, as we have seen it, has been the lack of information.

That information gap has now been closed on the basis of American experience, and we now have over a year of data and information on the operation of caboosless and caboose trains in the United States. And I can tell you that, based on data for 1984 and the first quarter of 1985, there is no change in safety on the operation of railroads where both caboosless trains are operated and caboose trains are operated, through either having or not having cabooses on those trains. In other words, it makes no impact on the overall operation and safety of the trains. However, there is a large economic saving through running without cabooses.

**Mr. Angus:** But, sir, in your example and how you described it, you are saying that, to your knowledge, you have made a determination that this particular change is safe. But there are those who disagree with you. And whether it is caboosless trains or not or something else, you are saying it is still up to the management of the company—be it CP or CN or whoever—to make the determination. But I am asking whether there is another body in your mind, or should there be another body, that the unions or consumers or whoever else can go to to say, We do not think the company is right; we do not think this change is safe. That is why I raised the question in the first place, Mr. Chairman, because, regardless of what the Minister says, if it is initially economic and the company makes that decision, what way do we have to appeal that or to fight it?

**The Chairman:** You still have the agency, Mr. Angus. It is a modified agency for the existing structure which takes more direction from the Minister, and there is always that fitness test anyway. I mean, that is where the agency is. I think we are going around in circles.

**Mr. Angus:** Well you may think so, Mr. Chairman, but I certainly do not.

**The Chairman:** Okay. I will have the answer because that is your time. I want to tell the committee what—yes, Mr. Scott.

• 1215

**Mr. I.B. Scott:** It is our understanding too, Mr. Angus, that is the way in which it would be handled. What you are saying is philosophically in the extreme; as someone who would be interested in the welfare of Canadians, should there not be some way to resolve something that seems unresolvable. I guess I cannot argue with you on that. However, the presumption I think we operate on is that we want to have a safe operation, and we have to have a safe operation. The number of times, where the hypothetical situation you have brought forward would occur, would not be very often, if at all.

**The Chairman:** Yes. Thank you very much, Mr. Angus.

**[Traduction]**

compromettre la sécurité. Comme nous l'avons vu, le principal problème est le manque d'information.

Cette lacune dans l'information a maintenant été comblée en s'appuyant sur l'expérience américaine, et nous possédons actuellement des données et de l'information recueillies pendant plus d'un an sur le fonctionnement des trains avec et sans fourgon de queue aux États-Unis. Je puis vous affirmer que, d'après des données obtenues en 1984 et au cours du premier trimestre de 1985, il n'y a aucun changement dans la sécurité pour les compagnies ferroviaires qui font circuler des trains avec et sans fourgon de queue, par suite de la présence ou de l'absence de ce fourgon. En d'autres termes, il n'y a aucun impact sur la sécurité et le fonctionnement général des trains. Cependant, le fonctionnement des trains sans fourgon de queue est considérablement plus économique.

**M. Angus:** Dans votre exemple, vous dites, qu'en toute connaissance de cause, vous avez déterminé que ce changement particulier est sûr. Mais d'autres personnes ne sont pas d'accord avec vous. Qu'il s'agisse de trains avec ou sans fourgon de queue, ou autre chose, vous soutenez que c'est à la direction de la compagnie, que ce soit le CP, le CN ou quiconque d'autre, qu'il revient de porter ce jugement. Ce que je demande est ceci: existe-t-il, à votre avis, ou devrait-il exister un autre organisme, auquel les syndicats, les consommateurs ou quiconque, peuvent s'adresser lorsqu'ils croient que la compagnie a tort, que le changement ne présente pas la sécurité voulue. Voilà pourquoi j'ai soulevé la question en premier lieu, monsieur le président, parce que, indépendamment de ce que le ministre a dit, s'il s'agit initialement d'une question économique et que la compagnie en décide ainsi, comment pouvons-nous contester cela?

**Le président:** Il y a toujours l'organisme, monsieur Angus. Il s'agit d'un organisme modifié pour la structure existante, que est dirigé dans une plus grande mesure par le ministre, et il y a toujours le test d'aptitude. Je veux dire, c'est là où se trouve l'organisme. Je crois que nous tournons en rond.

**M. Angus:** Vous pouvez le croire, monsieur le président, mais ce n'est certainement pas mon avis.

**Le président:** Très bien. Je trouverai la réponse parce que votre temps de parole est terminé. Je veux dire au Comité ce que—oui, monsieur Scott.

**M. I.B. Scott:** Nous convenons aussi, monsieur Angus, qu'il faudrait agir de cette façon. Votre opinion est diamétralement opposée à la nôtre: dans l'intérêt du bien-être des Canadiens, il devrait y avoir un moyen de résoudre un problème apparemment insoluble. Je suis d'accord avec vous sur ce point. Toutefois, la prestation de services sûrs est notre objectif fondamental. Le cas hypothétique que vous avez décrit ne devrait pas se vérifier très souvent, voire jamais.

**Le président:** D'accord. Je vous remercie beaucoup, monsieur Angus.



[Text]

It is now 12.15 p.m. I hope, with the consent of the committee, we can wrap this up at 12.30 p.m. at least. We have another hearing this afternoon at 3.30 p.m. in room 209, with the Railway Labour Association.

**Mr. Benjamin:** What is wrong with this one?

**The Chairman:** The Farmers Union of Canada have this room this afternoon, along with the Cabinet and the Prime Minister.

**Mr. Benjamin:** We will forgive them.

**The Chairman:** We had to shunt onto another track, Mr. Benjamin.

Mr. Scowen has a couple of questions and I hope it will sort of wind it up. Then I am going to have the clerk distribute this little piece of paper, which has 50 questions. Some of these questions have been touched upon. Quite frankly, these are very interesting questions and you will see why, but we are not going to get into them any more today.

**Mr. Scowen:** Okay. I just want to ask a short question.

Gentlemen, what effect will deregulation have on the old style of freight rate, where a combine can be shipped from Toronto to Edmonton cheaper than it can be to Saskatoon, even though it may go through Saskatoon? Sugar is cheaper in Winnipeg than it is where it is grown in Alberta because of the freight rates and so on. What effect is this going to have on those old steel bases, Pittsburgh—all that crap that has been going on for all these years? Are we going to straighten out some of that mess or is it going to be worse than it was?

**The Chairman:** Who wants to tackle that?

**Mr. Ritchie:** We have certainly been working, particularly on the agricultural commodities, up to the WGTA and post WGTA, trying to take some of those anomalies out of it. The particular ones that you mentioned are just used as examples, I appreciate that. If they are based on competition and the competition is the proper means of setting the rates, I presume some of them could stay. They have not been an impediment to the development of industry, however, sir, in western Canada, as we have a mechanism with respect to development rates to get around some of those rate-base questions you have mentioned. They are generally just for commodities that move on a hit-and-miss basis. We have to have a rate for everything, as we are a common carrier. There are 22 million rates and some of them do not make sense to some people. We are endeavouring to try to clean those up.

**Mr. Scowen:** Okay. Will they become more competitive?

**The Chairman:** That is a sort of supplementary. If there is the competition, are not perhaps some of the anomalies going to be removed?

**Mr. Ritchie:** Pardon me?

[Translation]

Il est maintenant 12h15. Avec le consentement des membres du Comité, j'espère que nous aurons terminé à 12h30 au moins. Il y aura une autre audience cet après-midi à 15h30 dans la salle 209 avec l'Association des employés de chemins de fer.

**Mr. Benjamin:** Pourquoi faut-il changer de salle?

**Le président:** Elle est réservée cet après-midi à l'Union des agriculteurs du Canada, ainsi qu'au conseil des ministres et au premier ministre.

**Mr. Benjamin:** Nous les excusons.

**Le président:** Nous devons aller sur une voie de garage, monsieur Benjamin.

Mr. Scowen désire poser quelques questions, et j'espère qu'elles marqueront en quelque sorte la fin des débats. Ensuite, le greffier vous distribuera ce document qui comporte cinquante questions. Certaines d'entre elles ont déjà été abordées. Pour parler franchement, ce sont des questions très intéressantes, vous le constaterez d'ailleurs, mais nous n'y répondrons pas aujourd'hui.

**Mr. Scowen:** D'accord. Je voudrais seulement poser une courte question.

Messieurs, quels seront les effets de la déréglementation sur l'ancien taux de transport qui permet d'expédier une moissonneuse-batteuse de Toronto à Edmonton à un coût moindre qu'à Saskatoon, même s'il faut passer par Saskatoon? Le sucre est moins cher à Winnipeg qu'en Alberta, où il est produit, en raison des tarifs, etc. Quelles seront les répercussions sur ces anciens centres de l'acier, Pittsburg—tout ce fatras auquel on assiste depuis toutes ces années? Va-t-on enfin se décider à remettre un peu d'ordre dans tout cela ou les choses vont-elles empirer?

**Le président:** Qui veut s'attaquer à ces questions?

**Mr. Ritchie:** Avant et après l'adoption de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, nous avons travaillé à régler certains de ces problèmes, notamment dans le cas des marchandises agricoles. Les problèmes que vous avez décrits ne sont que des exemples, je comprends cela. Si la concurrence est la pierre angulaire de ces problèmes et le facteur déterminant de la tarification, je suppose qu'on pourrait garder certains tarifs. Cela n'a toutefois pas ralenti l'essor industriel dans l'ouest du Canada, car notre politique de tarification tient compte de certains facteurs que vous avez mentionnés. Ils ne s'appliquent généralement qu'aux marchandises qui circulent de façon aléatoire. En tant que transporteur public, nous avons des tarifs pour toutes les marchandises. Il existe 22 millions de tarifs, qui ne font pas tous l'unanimité. Nous faisons l'impossible pour régler ce problème.

**Mr. Scowen:** D'accord. Mais les tarifs deviendront-ils plus compétitifs?

**Le président:** C'est en quelque sorte complémentaire. S'il y a concurrence, certaines anomalies pourraient disparaître, n'est-ce pas?

**Mr. Ritchie:** Je vous demande pardon?

[Texte]

**The Chairman:** If there is more competition, would that not help perhaps remove some of the anomalies?

**Mr. Ritchie:** Yes, sir, it would because there would be more modal competition, intramodally and intermodally

**The Chairman:** Fine. Is that it, Mr. Scowen?

**Mr. Scowen:** Yes.

**The Chairman:** Fine. Colleagues, thank you very much. I would also like to thank the witnesses for appearing today.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, should we wish, CP would be willing to come back again.

**The Chairman:** I think that will partly depend on the answers to those questions. That would be up to the committee and the steering committee to decide, later on when we see the answers. Quite frankly, in the answers to the questions, there may be even more meat than what you heard today. Thank you very much for coming. We look forward to seeing you later on.

The committee is adjourned.

[Traduction]

**Le président:** Si la compétition devient plus grande, certaines anomalies ne pourraient-elles pas disparaître?

**M. Ritchie:** Bien sûr, monsieur le président, car la concurrence inter et intramodale, serait plus grande.

**Le président:** C'est bien. Est-ce tout monsieur Scowen?

**M. Scowen:** Oui, monsieur le président.

**Le président:** Bien. Merci beaucoup, messieurs. J'aimerais également remercier tous les témoins que nous avons entendus aujourd'hui.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, le cas échéant, le CP se fera un plaisir de revenir.

**Le président:** Je pense que cela dépendra en partie des réponses à ces questions. Il incombera au Comité et au comité directeur de décider lorsque nous aurons examiné les réponses. Pour parler franchement, les réponses pourraient comporter plus d'éléments que ce que nous avons entendu aujourd'hui. Merci beaucoup de votre présence. Nous espérons vous revoir plus tard.

La séance est levée.

## AFTERNOON SITTING

• 1537

**The Chairman:** Colleagues, I see members sufficient for a quorum for taking evidence. We are in a new room. We have been shoved out of our Railway Committee room. There will be other members I guess who will collect here. There are also many other committee meetings on, as we all know.

But I am glad to welcome today Mr. Abbot who is appearing on behalf of the Canadian Railway Labour Association. We are of course on the *Freedom to Move* document.

**Mr. E.G. Abbot (Executive Secretary, Canadian Railway Labour Association):** Mr. Chairman and members of the committee, the Canadian Railway Labour Association is comprised of unions that collectively represent in excess of 70,000 transportation workers, the majority of which are in the rail mode employed by Canadian Pacific and Canadian National Railways. Our association's major concern is therefore with the effects of the position paper, *Freedom to Move*, on that mode of transportation.

Our association, however, represents employees in the trucking industry employed by CP Trucks and CN Route. We also represent grain handlers at the Port of Thunder Bay and a number of employees of Canadian Pacific Airlines. We are therefore also concerned by the impact of the position paper on these modes of transportation.

The member unions of the Canadian Railway Labour Association are as follows: Brotherhood of Locomotive Engineers; Brotherhood of Maintenance of Way Employees; Brotherhood of Railway, Airline and Steamship Clerks,

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le président:** Mes chers collègues, je vois que nous sommes suffisamment nombreux pour former quorum. Nous sommes dans une nouvelle salle puisque nous avons été expulsés de notre salle de comité. Je suppose que d'autres membres viendront se réunir ici. Comme nous le savons, il y a un grand nombre de réunions de comité.

Je suis heureux de souhaiter la bienvenue aujourd'hui à M. Abbot qui représente l'Association des syndicats des cheminots canadiens. Nous savons tous que le document intitulé *Aller sans entraves* fait l'objet du présent débat.

**M. E.G. Abbot (secrétaire administratif de l'Association des syndicats des cheminots canadiens):** Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, l'Association des syndicats des cheminots canadiens est composée de syndicats qui représentent plus de 70,000 travailleurs des transports, dont la plupart sont employés par nos compagnies de chemin de fer nationales, le Canadien National et le Canadien Pacifique. Par conséquent, ce sont les effets qu'aura le document en cause sur ce mode de transport qui préoccupent le plus notre association.

Cependant, comme notre association représente également les camionneurs à l'emploi du CN et du CP, les manutentionnaires du grain au port de Thunder Bay ainsi qu'un bon nombre d'employés de CP Air, nous sommes également préoccupés des effets de ce document sur ces divers secteurs de l'industrie du transport.

Les syndicats membres de l'Association sont les suivants: la Fraternité des ingénieurs de locomotives; la Fraternité des préposés à l'entretien des voies; la Fraternité des commis de chemin de fer, de lignes aériennes et de navigation, manuten-

## [Text]

Freight Handlers, Express and Station Employees—Canadian Division; Canadian Division Brotherhood Railway Carmen; United Transportation Union; Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers; International Brotherhood of Electrical Workers; Canadian Signal and Communications Union; International Brotherhood of Firemen and Oilers; United Association of Journeymen and Apprentices of the Plumbing and Pipe Fitting Industry; Sheet Metal Workers' International Association.

At the outset, our association wishes to make it perfectly clear to the committee that we are completely opposed to the deregulation of transportation in Canada, as outlined in the government's position paper.

• 1540

Our association is also completely opposed to the simplistic approach to the concept taken by the government. In fact, we respectfully submit that the process outlined by the government to achieve such a radical shift in the direction and underpinning philosophy that has guided transportation policy in Canada since Confederation is irresponsible.

The government made public its position paper on July 15, 1985. The position paper certainly has a slick title: *Freedom to Move—A framework for transportation reform*. The position paper was not the result of the distillation of the views of the many interest groups and Canadians dependent on the various modes of transportation for their business survival or as workers for their livelihood. The document was presumably put together by members of the Minister of Transport's personal staff or the bureaucrats employed by Transport Canada under the direction of the Minister of Transport.

The position paper was published on July 15, 1985; it is now before the parliamentary Standing Committee on Transport. The Transport committee is authorized to conduct public hearings and report not later than December 13, 1985, and presumably legislation will be introduced by the government early in 1986. In sum, Canadians will be permitted to make their views known to your committee; legislation will be introduced in Parliament and made law within a time frame of approximately nine months. The complete Canadian transportation system is to be radically changed almost overnight.

Since Confederation, there has been a number of royal commissions, inquiries, studies, political debates, etc., into transportation in Canada. In fact, railways in Canada have historically been one of the major subjects for great debates. It can be safely stated that one of Canada's cultural identities is the successes and tragedies of the evolution of our railway systems; in particular, the Canadian Pacific.

The west was brought into Confederation by the government's building of the Canadian Pacific. The Canadian National was created out of a number of bankrupt railways that could not survive in a competitive environment. Canada has evolved a rail transportation network by adapting the

## [Translation]

tionnaires de fret, employés de messageries et de gares—Division canadienne; la Fraternité des wagonniers de chemin de fer—Division canadienne; les Travailleurs unis des transports; la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers; la Fraternité internationale des chauffeurs et huileurs; l'Association internationale des travailleurs du métal en feuille et l'*United Association of Journeymen and Apprentices of the Plumbing and Pipe Fitting Industry*.

Dès le début, nous désirons informer le Comité que notre Association s'oppose radicalement à la déréglementation des transports telle qu'elle est énoncée au document à l'étude.

Notre association s'oppose tout à fait à l'approche simpliste prise par le gouvernement. En effet, nous déclarons respectueusement que nous déplorons l'irresponsabilité du processus mis de l'avant par le gouvernement pour réaliser ce changement radical de direction et de fondement de la philosophie qui a guidé la politique sur les transports au Canada depuis la Confédération.

Le 15 juillet 1985, le gouvernement a rendu publique sa déclaration de principe qui porte sans contredit un titre prometteur: «Aller sans entraves—Un guide pour la réforme des transports». Cette déclaration de principe n'est pas le fruit du choc des idées des nombreux groupes d'intérêt, ni des Canadiens qui dépendent pour leur survie économique des divers modes de transport, ni des travailleurs dont c'est le gagne-pain. Ce document a probablement été préparé par le personnel attaché au bureau du ministre des Transports, ou par des bureaucrates de Transports Canada, sous la direction du ministre des Transports.

La déclaration de principe a été publiée le 15 juillet 1985; elle est présentement devant le Comité permanent des transports. Le Comité des transports est autorisé à tenir des audiences publiques et doit faire rapport au plus tard le 13 décembre 1985, de sorte que le gouvernement présentera probablement le projet de loi au début de 1986. En résumé, les Canadiens auront le droit de faire connaître leur point de vue à votre Comité; le projet de loi sera présenté au Parlement et la loi sera promulguée dans un délai de neuf mois environ. Tout le système canadien des transports doit être modifié radicalement du jour au lendemain.

Depuis la Confédération, les transports au Canada ont fait l'objet de nombreuses commissions royales d'enquête, d'études, de débats politiques, etc. Historiquement, les chemins de fer canadiens ont suscité de nombreux débats importants. On pourrait aller jusqu'à dire que l'identité culturelle canadienne gravite en quelque sorte autour des succès et des échecs dans l'évolution des nos réseaux ferroviaires, en particulier le Canadien Pacifique.

L'Ouest canadien a été amené à faire partie de la Confédération par suite de la construction du chemin de fer du Canadien Pacifique. Le Canadien National est le fruit de la faillite d'un certain nombre de compagnies ferroviaires qui n'ont pas réussi à survivre à la concurrence. Le réseau de



[Texte]

system to the needs of the country by government action. This has been the Canadian railway story from day one: a tool used by government for economic regional development and for political purposes, including establishing our sovereignty.

The Canadian Pacific was not built by a railroad engineer. No railway engineer in his right mind would build a railway from east to west, tunnelling through miles of mountains, when geography and logic would dictate a north-south route on the North American continent. We all know why Sir John A. MacDonald defied logic to build the Canadian Pacific Railway. He built it that way to ensure Canada as a sovereign state, independent of the United States of America.

**An hon. member:** Hear, hear!

**Mr. Abbot:** Since that first illogical transportation system, the evolution of the railways and the other modes of transport has been dictated by the need to preserve Canada as a country 3,000 miles from coast to coast, extending to the north of the United States border for 100 miles, in which there are located some 25 million Canadians. In our view, nothing has really changed since Confederation as far as the politics of transportation in Canada is concerned. Transportation in Canada cannot be simply set free to compete on a continental basis with the United States of America.

The ultimate result will be a *de facto* economic appendage to the United States that happens to be called Canada. This, of course, will be hastened and complemented by the government's policy of free trade with the United States, a subject not within the terms of reference of your committee but a step that certainly goes hand in hand with the proposed deregulation of Canadian transportation.

The most far-reaching of all the royal commissions on transportation was the MacPherson commission that ran from 1959 to 1961, which resulted in the National Transportation Act of 1967. The National Transportation Act has served Canada well for the past 18 years. It no doubt now requires some revision. Our association directs the attention of the committee to the deliberation and input into the MacPherson commission. The commission held hearings and conducted debate on the report. The National Transportation Act became law in 1967, a period of eight years from the establishment of the commission.

The present government intends to completely revolutionize transportation in Canada in approximately nine months, based on a document containing broad philosophies and one-line television clichés and three months' deliberation by the parliamentary Transport committee.

Even if our association completely supported the general principles outlined in the position paper, we would still be in

[Traduction]

transport ferroviaire canadien est né des démarches du gouvernement visant à adapter le système aux besoins du pays. Voilà la genèse des chemins de fer nationaux: un outil dont le gouvernement s'est servi pour assurer le développement économique régional, et à des fins politiques, y compris l'établissement de notre souveraineté.

Le chemin de fer du Canadien Pacifique n'a pas été conçu et construit par un ingénieur. Aucun ingénieur en possession de toutes ses facultés n'aurait d'ailleurs construit une voie ferrée de l'est à l'ouest, où il a fallu pratiquer des tunnels dans des milles et des milles de montagnes, alors qu'il était beaucoup plus logique de réaliser sur le continent nord-américain une route du nord au sud. Nous savons tous pourquoi Sir John A. MacDonald, faisant fi de toute logique, a construit le chemin de fer du Canadien Pacifique: pour que le Canada demeure un État souverain, indépendant des États-Unis d'Amérique.

**Une voix:** Très bien! Très bien!

**M. Abbot:** Depuis cette première action illogique, l'évolution des chemins de fer et des autres modes de transport a toujours été dictée par la nécessité de préserver l'intégrité du Canada, un pays de 3,000 milles d'un océan à l'autre, qui s'étend à 100 milles au nord de la frontière américaine et où habitent quelque 25 millions de Canadiens. Selon nous, rien n'a vraiment changé depuis la Confédération en ce qui a trait à la politique canadienne sur les transports. On ne peut permettre que les transports au Canada rivalisent tout simplement avec les États-Unis d'Amérique, sur le plan continental.

Le résultat final sera un prolongement économique «de facto» des États-Unis qui, en l'occurrence, se nomme le Canada, et que la politique de libre-échange avec les États-Unis hâtera et complètera. Ce sujet n'est pas du domaine de compétence de votre Comité mais va de pair avec la déréglementation projetée des transports canadiens.

La commission MacPherson est, de toutes les commissions royales d'enquête sur les transports, celle qui a eu le plus d'impact; elle a siégé de 1959 à 1961 et donné lieu à la Loi nationale sur les transports (1967). Depuis 18 ans, cette loi a été avantageuse pour le Canada. Sans doute nécessite-t-elle aujourd'hui certaines modifications. Notre association désire attirer l'attention du Comité sur les délibérations et les apports à la commission MacPherson. La commission a tenu des audiences et fait des études pendant deux ans. Le rapport a fait l'objet d'apports et de discussions additionnels. La Loi nationale sur les transports est entrée en vigueur en 1967, huit ans après la formation de la commission.

Le gouvernement actuel entend révolutionner complètement les transports au Canada en neuf mois environ, sur la foi d'un document comportant quelques énoncés philosophiques vagues, des phrases toutes faites et les délibérations d'un comité parlementaire sur les transports qui aura siégé pendant trois mois.

Même si notre association accordait un appui total aux principes généraux énoncés dans la déclaration de principe,

## [Text]

opposition to the process. Transportation is just too important and complex adequately to deal with in such an offhand manner. The position paper is not simply a fine-tuning of the present legislation. It is a complete change of direction on all fronts.

Our association does not suggest that we take eight years before any change is made to the present legislation. However, on the other hand we do not think it is reasonable to expect properly to set the ground rules for transportation for the next 20 or more years in 8 or 9 months, based on the information contained in the position paper.

An example of the generality of the position paper is the approach taken to the important matter of rail safety. The position paper simply states in a number of places that safety will not be sacrificed. However, the position paper states that the Canadian Transport Commission will be abolished. The Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission is responsible for the safety of Canada's railways on behalf of the public and the railway employees. We are told simply not to worry about safety, and then told that the regulatory body and presumably its regulations are to be abolished.

Our association is certainly worried about safety, and with justification. We will have more to say about rail safety when we address the specific proposals contained in the position paper. We bring this to your attention at this time as an illustration of the vague and unspecific approach taken by the position paper on matters of transportation that are crucial to the well-being of almost every Canadian.

Our association urges your committee to recommend the setting up of a royal commission properly and adequately to examine all aspects of the new approaches contained in the position paper, to recommend to Parliament, after extensive study by people qualified in each mode of transportation—air, rail, truck, and water—what changes are required and in what time frame these changes should be introduced to prevent social and economic disruption. In our view the government's position paper is asking Canadians to conduct a live experiment with their economic and cultural future. Our association certainly agrees the National Transportation Act may require some rethinking to bring the act into conformity with the realities of modern transportation. However, changes must be introduced in an intelligent and informed manner. Rome was not built in a day, but it was certainly destroyed in a couple of weeks.

Our association has set out our preliminary concerns with the various aspects of the government's position paper in the following appendices: appendix 1, "Operational Rail Safety"; appendix 2, "Branchline abandonment"; appendix 3, "The Economic Regulatory Process and Dispute Resolving Procedures"; appendix 4, "Extra-Provincial Trucking"; appendix 5, "Crown Corporations, VIA Rail Canada, the Newfoundland

## [Translation]

nous continuerions de nous opposer au procédé. La question du transport est un domaine beaucoup trop important et complexe pour être traité d'une façon aussi improvisée. La déclaration de principe ne constitue pas simplement un perfectionnement de la législation en vigueur. Il s'agit d'un changement de direction complet, à tous les niveaux.

Nous ne suggérons pas de laisser s'écouler un délai de huit ans avant toute modification à la législation en vigueur. Cependant, nous ne croyons pas qu'il soit raisonnable d'espérer établir les règlements qui régiront le transport au cours des 20 prochaines années ou davantage en 8 ou 9 mois, d'après les renseignements contenus dans la déclaration de principe.

Le caractère général de la déclaration de principe est bien illustré dans la façon d'aborder la question importante de la sécurité ferroviaire. La déclaration de principe se contente d'énoncer à plusieurs endroits que la sécurité ne fera l'objet d'aucun compromis. Cependant, on y souligne que la Commission canadienne des transports sera abolie. Le Comité des transports par chemin de fer relevant de la Commission canadienne des transports veille à la sécurité des chemins de fer du Canada pour le compte de la population et des employés de ces sociétés. On se contente de nous dire de cesser de nous inquiéter au sujet de la sécurité pour ensuite nous dire que l'organisme de régie et, sans doute, les règlements pertinents, vont être abolis.

Notre association s'inquiète certainement pour ce qui a trait à la sécurité, et à juste titre. Nous aurons plus de choses à dire à ce sujet lorsque nous traiterons de chacune des recommandations énoncées dans la déclaration de principe. Nous portons aujourd'hui cette question à votre attention pour illustrer l'approche imprécise et floue de la déclaration de principe sur des questions de transport d'une grande importance pour le bien-être de presque tous les Canadiens.

Notre association demande instamment à votre Comité de recommander la constitution d'une commission royale affectée à l'étude appropriée de toutes les facettes des vues énoncées dans la déclaration de principe, et qui puisse recommander au Parlement, après analyse approfondie par des spécialistes de chaque mode de transport—aérien, ferroviaire, maritime et routier—les modifications nécessaires et le délai pertinent susceptibles de prévenir tout problème tant économique que social. Nous estimons que la déclaration de principe du gouvernement demande aux Canadiens de réaliser sur le vif une expérience mettant en danger leur avenir économique et culturel. Nous convenons certainement que la Loi nationale sur les transports doit être remaniée en fonction des nouvelles données du transport moderne. Cependant, les modifications doivent être opérées d'une façon intelligente et raisonnée. Rome n'a pas été construite en un jour mais a certainement été détruite en quelques semaines.

Notre association a énoncé dans les annexes suivantes ses préoccupations préliminaires concernant les divers aspects de la déclaration de principe du gouvernement: annexe 1, «Operational Rail Safety»; annexe 2, «Branchline Abandonment»; annexe 3, «The Economic Regulatory Process and Dispute Resolving Procedures»; annexe 4, «Extra-Provincial Trucking»; annexe 5, «Crown Corporations, VIA Rail Canada,

[Texte]

Railway and Other Regions of Canada Dependent on Government Subsidized Transportation"; appendix 6, "Air Deregulation".

In sum, the Canadian Railway Labour Association believes the Minister of Transport has simply tossed the Canadian transportation deck of cards in the air and is hoping they will fall into place when they reach the ground. In the vernacular of railroading, we can only state that it is a hell of a way to run a railway.

Our association appreciates this opportunity to place our views before your committee and we are ready to respond to any questions you wish to ask. If we cannot provide the answers immediately, we will make sure the information required is made available to the committee as soon as possible.

There is one point I should like to add in case it is not clear: our association really sees no reason why the Canadian Transport Commission as it exists need be abolished to achieve the purposes sought by the Minister. Amendments to the act within the structure could well have achieved what we believe are the Minister's objectives. We have in our appendices taken a constructive view and addressed some changes we would accept, but we did that simply because obviously at the end of the day the Minister is hell-bent on abolishing the Canadian Transport Commission. But if we had our choice, we would suggest that the Canadian Transport Commission should be kept as is and certainly streamlined and changed.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Abbot, for your interesting and provocative opening remarks. I admit that members of this committee, we are not all the experts in the modes that you point out in your paper, but we have people from the CTC in some of the modes that you mention in your statement, who have dissected part of your brief—we appreciated getting it earlier—and perhaps before the chairman says anything further, although I must say you do raise some questions in my mind that if other members do not ask I may have a chance to ask before time runs out, because I would certainly like to get into a little dialogue. I think you are a very interesting witness and we could get a real dialogue, rather than some of the monologues perhaps that we have in part either from members or witnesses.

• 1550

**Mr. Benjamin:** Or the chairman.

**The Chairman:** Or the chairman. And to circumvent that from the chairman and to take it to the first questioner, I give you Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman. I would have preferred you to have given this lead-off to a Conservative member because I would like to know what they think about all this. However . . .

[Traduction]

*the Newfoundland Railway and Other Regions of Canada Dependent on Government Subsidized Transportation*; annexe 6, «*Air Deregulation*».

Pour nous résumer, l'Association des syndicats de cheminots canadiens estime que le ministre des Transports s'est contenté de chambouler toutes les données concernant le transport au Canada et d'espérer qu'elles retombent au sol dans l'ordre approprié. Pour adopter le langage des chemins de fer, on pourrait simplement dire que c'est une sacrée façon de gérer une compagnie de chemins de fer.

Notre association est heureuse de l'occasion qui lui est offerte d'exprimer ses opinions devant votre comité et nous sommes prêts à répondre à toutes vos questions. S'il nous est impossible d'y répondre immédiatement, nous nous assurerons que les renseignements nécessaires sont portés à votre connaissance le plus tôt possible.

J'aimerais apporter une dernière précision: notre association ne comprend pas vraiment que l'abolition de la Commission canadienne des transports soit nécessaire à la réalisation des objectifs mis de l'avant par le ministre. À notre avis, l'introduction de modifications à la loi permettrait tout aussi bien au ministre d'atteindre ses objectifs. Nous avons abordé la question de façon constructive dans nos annexes et avons traité des modifications qui nous semblaient valables; nous avons procédé ainsi parce que nous estimons qu'en fin de compte, le ministre est fermement décidé à abolir la Commission canadienne des transports. Cependant, si notre suggestion devrait être retenue, nous proposerions que la Commission canadienne des transports soit maintenue, après avoir subi une restructuration et certaines modifications.

**Le président:** Je vous remercie, M. Abbot, de vos observations liminaires fort intéressantes et stimulantes. Je reconnais que les membres de ce comité ne sont pas tous des spécialistes des modes de transport énoncés dans votre mémoire, mais nous disposons des services de personnes de la CCT compétentes dans certains de ces modes de transport, et qui ont étudié en partie votre mémoire . . . Nous avons apprécié que vous nous le fassiez parvenir plus tôt; avant que le président poursuive, bien que je doive reconnaître que vous soulevez chez moi quelques questions que j'espère avoir l'occasion de vous poser avant la fin du délai qui nous est imparti, si les autres membres du comité ne le font pas, puisque j'aimerais entamer un certain dialogue. J'estime que vous constituez un témoin très intéressant avec lequel il est possible de dialoguer, au lieu de se contenter des monologues que nous avons obtenus en partie, des membres du Comité ou des témoins.

**M. Benjamin:** Ou du président.

**Le président:** Ou du président. Et pour éviter que cette situation se produise, je cède la parole au premier intervenant, M. Benjamin.

**M. Benjamin:** Je vous remercie, monsieur le président. J'aurais préféré que vous cédiez la parole en premier lieu à un membre du Parti conservateur, parce que j'aimerais connaître leur opinion sur toute cette question. Cependant . . .



## [Text]

Through you, Mr. Chairman, I take it, Mr. Abbot, that when you talk about a royal commission and the length of time MacPherson took, and others before and after, that you are being critical of the timeframe awarded this committee.

**The Chairman:** Of the committee or the whole timeframe . . .

**Mr. Benjamin:** The whole timeframe.

**The Chairman:**—since the Minister first floated the paper?

**Mr. Benjamin:** Right.

**The Chairman:** That is the first point. I would like to get that straight.

**Mr. Benjamin:** Exactly! What I am then asking is this. You would have no objection if this parliamentary committee were to take one year, not two, with the equivalent amount of staff, research, time to hold hearings and whatnot. Do you think that would be just as good as a royal commission? Or do you think we should just shut this down the middle of December and still demand a royal commission? Or do you think we can do a job if we had the equivalent time and facilities?

**Mr. Abbot:** Well, let me put it this way to you, Mr. Benjamin. You asked me a question that puts me in a position of saying that this committee is inadequate, which would not be my intent. I do not think this committee would be the right committee to do it for the simple reason—even with the staff and time—that the members of this committee are elected basically to run the country. And I do not think you could take such key members as are sitting in this room out of Parliament and other responsibilities and then make them into people who are expert in transportation, no matter what the back-up, because unfortunately there are always crises coming up in the life of a parliamentarian that takes him away from dedicating his time for a period of a year to simply transportation. So that would be my objection to that. But on the other hand, that would be better than what we have now.

**Mr. Benjamin:** Thank you. We have been trying to make the point that if we had a little more time, have we not, Mr. Chairman?

Both railroads have made it a point to tell us that *Freedom to Move* has to do with freedom to move in terms of rates and fares, exit and entry, and both have said that they also want an equivalent freedom to move in the reduction of their costs. What is the view of your association, representing all those railway or transportation unions, on their demand or their request in their briefs to have freedom to move in the area of costs as well as the areas envisioned in the white paper?

## [Translation]

Par votre entremise, monsieur le président, je crois comprendre, monsieur Abbot, lorsque vous faites état d'une commission royale et de la période de temps nécessaire à M. MacPherson et à d'autres personnes avant et après lui, que vous voyez d'un oeil critique la période de temps accordée à ce Comité.

**Le président:** Du comité ou de l'ensemble de la période de temps . . .

**M. Benjamin:** De la période de temps dans son ensemble.

**Le président:** . . . depuis la diffusion initiale du document par le ministre?

**M. Benjamin:** C'est bien cela.

**Le président:** Il s'agit là du premier point. J'aimerais que cette question soit claire.

**M. Benjamin:** Exactement. Ma question est donc la suivante: vous ne vous opposeriez pas à ce que ce comité parlementaire siège pendant un an, et non deux ans, et dispose d'autant de personnel, de possibilités de recherche, de temps d'audience et de tout autre outil de travail. Croyez-vous que cela soit aussi valable qu'une commission royale? Ou croyez-vous plutôt qu'il vaille mieux interrompre ces travaux à la mi-décembre et demander une commission royale à ce moment? Ou croyez-vous que nous puissions faire le travail si nous disposons du temps et des outils équivalents?

**M. Abbot:** Eh bien, monsieur Benjamin, permettez-moi de vous présenter les choses de la façon suivante: vous me posez une question qui m'amène à préciser que ce comité est inadéquat, ce qui ne correspond pas à ce que j'en pense. Je ne crois pas que ce comité puisse constituer le groupe approprié pour exécuter ce travail, même s'il dispose du temps et du personnel nécessaires, pour la simple raison que les membres de ce comité ont été élus dans le but de diriger le pays. Et je ne crois pas qu'il soit possible de retirer du Parlement des membres importants comme ceux qui sont dans cette pièce, de leur retirer leurs responsabilités et d'en faire des spécialistes en matière de transports, quels que soient les moyens utilisés, puisque la vie d'un député est malheureusement émaillée de situations difficiles qui l'empêchent de consacrer une période de temps pouvant atteindre une année à la simple question des transports. Telle serait donc mon objection sur ce point. Cependant, d'autre part, ce serait sans doute préférable à ce que nous avons maintenant.

**M. Benjamin:** Je vous remercie. Nous avons essayé de préciser que nous aimerions disposer d'un peu plus de temps, n'est-ce pas, monsieur le président?

Les deux compagnies de chemins de fer ont pris soin de nous indiquer que *Aller sans entraves* porte sur la liberté d'évoluer, au niveau des tarifs et des prix, de l'entrée et de la sortie, et les deux compagnies ont également fait état de leur désir de jouir d'une liberté correspondant au niveau de la réduction de leurs frais. Que pense votre association, qui représente tous ces syndicats d'employés de chemins de fer ou de services de transport, des demandes ou des exigences manifestées par les compagnies dans leurs mémoires, de disposer de la latitude voulue pour évoluer au niveau des coûts et dans les domaines touchés par le Livre blanc?

## [Texte]

**Mr. Abbot:** If you are talking, Mr. Benjamin, with respect to costs and with freedom to move to be completely deregulated, or have a freedom in the area of rail safety—operational rail safety—which would permit them simply to make their economic judgment on what is not safe, as we state in our submission we completely oppose that, without question we oppose that firmly.

Now, if you are talking about the opportunity for the railway companies to introduce modern technological change and increase productivity in that area by using modern devices to increase their productivity and give a better rail system, well, I do not think they need the *Freedom to Move* initiative to do that.

• 1555

The railways have the most technologically advanced operation in this country. Since the introduction of the diesel in 1957, the railway unions have never actually opposed the introduction of the technology. We have certainly opposed, with the assistance of the NDP during the Wainwright and the Nakina run-throughs, their approach to doing it; but we have never opposed, and are not on record as opposing, increased productivity or the introduction of technological change. I think our collective agreements reflect that, and I certainly think the technology that is now in operation in the railways, from computers to mechanized maintenance of the tracks, indicates that we have never really opposed that also, my point being that they did not need the *Freedom to Move* paper to achieve these goals. They have been achieving them since dieselization in 1957.

**Mr. Benjamin:** But both railroads have claimed that there will be no compromise on safety and security. Both have agreed that there should be firm and enforced regulations in the area of safety and security, but bringing about technological change should be purely a managerial decision within the limitations set down by the government or by a regulatory body in terms of safety and security.

**Mr. Abbot:** The railway position is one I can understand from the railways' point of view. The railway position is simply this. It is the American model. In other words, the railways say the regulatory body should set performance standards.

I do not know what a performance standard by definition in the area of safety may be. One could go to the regulatory body simply stating, or to the Minister stating: Thou shalt run the railways safely. That is a performance standard. They would accept that, obviously. I do not know what a performance standard actually is.

Their objective is simply to say: We do not want any regulation whatsoever because railway companies in Canada

## [Traduction]

**M. Abbot:** Si vous voulez parler, monsieur Benjamin, d'une déréglementation complète des coûts et de la liberté de mouvement, et d'une latitude au niveau de la sécurité des chemins de fer—sécurité dans l'exploitation du réseau ferroviaire—qui permettra à ces compagnies de parler de sécurité en fonction de critères économiques, nous nous y opposons complètement, comme nous l'avons précisé dans notre mémoire, nous nous y opposons sans conteste.

Mais si vous parlez plutôt de l'occasion pour les compagnies de chemins de fer d'introduire des perfectionnements technologiques, d'accroître la productivité dans ce domaine et de donner naissance à un réseau ferroviaire amélioré au moyen d'instruments modernes, je ne crois pas qu'elles aient besoin du document *Aller sans entraves* pour y arriver.

Les compagnies de chemins de fer disposent du réseau le plus perfectionné du pays, au niveau technique. Depuis l'introduction du moteur diesel en 1957, les syndicats d'employés de chemins de fer ne se sont jamais vraiment opposés à l'évolution technologique. Nous nous sommes certainement opposés, avec l'aide du NDP, lors des prolongements de parcours de Wainwright et de Nakina, à leur façon de procéder; mais nous ne nous sommes jamais opposés à un accroissement de la productivité ou à l'introduction de perfectionnements technologiques. Je crois que nos conventions collectives en font état et j'estime que la technologie actuellement utilisée, depuis les ordinateurs jusqu'à l'entretien mécanisé des voies, indique que nous n'avons jamais vraiment manifesté d'opposition à cet égard; les compagnies de chemins de fer n'avaient donc pas besoin du document *Aller sans entraves* pour atteindre leurs objectifs. Ces derniers sont en voie de réalisation depuis l'introduction du diesel, en 1957.

**M. Benjamin:** Cependant, les deux compagnies de chemins de fer ont prétendu qu'elles n'accepteraient aucun compromis sur les questions de prévention et de sécurité. Les deux compagnies ont convenu que l'on devrait mettre en place des règlements bien arrêtés dans le domaine de la prévention et de la sécurité, mais que l'introduction de perfectionnements technologiques devrait relever exclusivement de la direction, dans le cadre des restrictions énoncées par le gouvernement ou par un organisme de régie à ce niveau.

**M. Abbot:** L'attitude des compagnies de chemins de fer est facilement compréhensible, de leur point de vue. Cette attitude peut se résumer comme suit. On se conforme au modèle américain. En d'autres termes, les compagnies de chemins de fer soutiennent que l'organisme de régie doit établir des normes de prestation.

J'ignore ce que peut être la définition d'une norme de prestation, dans le domaine de la sécurité. On pourrait simplement demander à l'organisme de régie ou au ministre de veiller à l'exploitation sûre des chemins de fer. Il s'agit là d'une norme de prestation. De toute évidence, ils s'y conformeraient. Il me serait difficile de définir vraiment une norme de prestation.

Leur objectif peut être exprimé de la façon suivante: nous ne désirons être contraints par aucun règlement, parce que les

## [Text]

are responsible people and therefore it follows that we will run a safe railway if left on our own. That is their position.

I do not say that the railway companies would intend to run a railway in any other than a safe way. But their definition of safety ultimately—and it is human nature—is governed by economics. We have to have somebody who makes sure that the level of safety the people of Canada and the employees accept is not simply geared by the railways' judgment, which is always swayed by economics. The first thing to go in a budget cut at a regional level when there are budget cuts is what is set aside for safety. There is no question about that.

An example of that is the hot box detector device. Hot box detectors have been around in the United Kingdom since 1964 on the British Rail, and in Europe. As a result of the derailment in Mississauga, the railways were ordered to put in hot box detectors. Hot box detectors are expensive devices. They do not show up on the bottom line. There is no direct RY. So one could run your railway without hot box detectors safely, much the same as I could turn off the traffic lights in Ottawa for a week and never have an accident. That is an economic level of safety.

That is the way the Americans do it. The Americans have no control whatsoever on the public interest on safety, but they will jump in and investigate a major accident, which is really the horse being out of the barn at that point in time.

**The Chairman:** I am going to be a little provocative myself, Mr. Benjamin.

The Minister has made it clear and the railways appearing before here and the airlines appearing before here—and there may be disagreement—have said that safety is not going to be an issue. As far as the chairman is concerned, you can ask all the questions you want and get all the answers you want, but the longer you stay on that issue you are not really, as far as I am concerned as chairman, addressing some of the other very controversial and relevant debatable issues in this white paper.

That has been made clear, and I really take exception, Mr. Abbot, to even your suggesting this morning that the railways have said that economics—and you qualify it nicely by saying that is human nature—was going to be the determinant for safety. Frankly, I do not think that is a proper reflection on the responsible airlines and railways that carry on business in the public domain, presently scrutinized by public agencies. There is still going to be a public agency of some sort. That is what we are here to help to define.

## [Translation]

compagnies de chemins de fer du Canada sont dirigées par des personnes responsables; par conséquent, il est évident que nous veillerons à l'exploitation sûre de la compagnie, si nous sommes laissés à nous-mêmes. C'est ainsi qu'ils voient les choses.

Je ne veux pas dire que les compagnies entendraient exploiter leurs chemins de fer d'une autre façon qu'en toute sécurité. Cependant, leur définition de la sécurité repose, en dernière analyse, sur des critères économiques, et cette attitude est compréhensible. Nous devons disposer d'un organisme qui veille à ce que la sécurité des Canadiens et des employés ne repose pas simplement sur le jugement des compagnies de chemins de fer, toujours influencé par des critères économiques. Le poste du budget affecté à la sécurité est, sans conteste, le premier poste touché lors de coupures budgétaires au niveau régional.

On pourrait illustrer cette situation au moyen des détecteurs de boîtes chaudes. Ces détecteurs sont en service à la compagnie de chemins de fer *British Rail* du Royaume-Uni depuis 1964, ainsi qu'en Europe. À la suite du déraillement à Mississauga, les compagnies de chemins de fer se sont vues dans l'obligation de placer des détecteurs de boîtes chaudes à bord des trains. Ces détecteurs sont des dispositifs coûteux qui n'influent en rien sur l'importance des profits. Ils n'entraînent aucun RY direct. Il serait donc possible d'exploiter une compagnie de chemins de fer en toute sécurité, sans ces détecteurs, de la même façon que je pourrais couper les feux de circulation à Ottawa pendant une semaine sans qu'il y ait d'accident. Il s'agit d'un niveau de sécurité rentable.

C'est ainsi que procèdent les Américains. Ils ne disposent d'aucun mécanisme de contrôle sur l'intérêt de la population en matière de sécurité mais procéderont à une enquête en cas d'accident important, ce qui revient cependant à dire qu'il est trop tard pour agir.

**Le président:** Monsieur Benjamin, je vais moi-même tenter de soulever quelques points intéressants.

Le ministre a bien précisé, de même que les compagnies de chemins de fer et les compagnies aériennes qui nous ont présenté un mémoire—et il peut y avoir un certain désaccord—que la sécurité ne devait pas entrer en ligne de compte. Pour ce qui a trait au président, vous pouvez poser toutes les questions voulues et obtenir toutes les réponses nécessaires mais, pendant tout le temps que vous consacrez à cette question, vous n'abordez pas certains des autres points controversés et pertinents énoncés dans ce Livre blanc.

Ce point a déjà été établi et je vous reproche vraiment, monsieur Abbot, d'avoir suggéré ce matin que les compagnies de chemins de fer avaient précisé que les critères économiques—que vous qualifiez élégamment d'attitude compréhensible—devaient constituer l'élément déterminant de la sécurité. Franchement, je ne crois pas que cela soit une critique justifiée des sociétés de transport aérien et ferroviaire responsables, oeuvrant dans le domaine public qui fait actuellement l'objet d'un examen minutieux par des organismes publics. Il va quand même y avoir un organisme public quelconque. C'est ce que nous essayons ici de définir.



[Texte]

• 1600

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman . . .

**The Chairman:** Mr. Benjamin, I am just saying it here because I think Mr. Abbot is a very competent witness, but he said some rather extreme things that have gone unchallenged. I am hoping we will get down to facts and not extremities.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I asked my question on the basis of the *Freedom to Move* paper. The railroads claim they need the freedom to reduce costs. I put a question to Mr. Abbot on that basis.

**The Chairman:** You did; and he answered it.

**Mr. Benjamin:** Mr. Abbot is entitled to answer in any way he chooses.

**The Chairman:** That is right. And I am the chairman, and I . . .

**Mr. Benjamin:** You may think, Mr. Chairman, that all of us accept the word of the Minister and the government on the matter of safety. "There shall be no compromise." There is no argument about that. Mr. Abbot is just making the point in the answer to my question on the request of both railroads to have in the white paper a freedom to reduce costs. That is all it is based on. I do not think Mr. Abbot—in fact, I think he specifically said the railroads are not out intentionally to reduce safety. Mr. Abbot said that himself. I think your intervention is uncalled for and not necessary. We are entirely within the terms of this white paper.

**The Chairman:** I just gave you my thoughts specifically from the Chair on the line of questioning. Mr. Benjamin, that quite frankly I think you are off on a red herring and you are not getting back to some of the basic points that are very debatable in the white paper. There is still going to be an agency.

**Mr. Benjamin:** It was the railroads that asked in their two submissions for an extension of the white paper to include freedom to reduce costs, as well as the other side of the coin. And that is the only thing I asked about.

**Mr. Tobin:** On a point of order, Mr. Chairman, on your interjection and Mr. Benjamin's comments, I appreciate and understand well the chairman wanting to keep the focus of this committee's hearings on the paper *Freedom to Move*, and I understand there are a lot of outstanding transportation issues and if we get into them all we will not focus on the mandate we have been given. But having said that, and having taken your comments respectfully, rightly or wrongly there is going to be a concern about safety. It may be there will be false and needless concerns about safety; but if we do not address those questions, on the air side, on the rail side, and on others . . . this is the place to determine, talking to all the players involved, that there is or is not a problem. This is the place to expose reality or expose myth; and I would hope, Mr. Chairman, with the greatest respect for your intervention—and I mean that sincerely—the Chair would allow witnesses . . . and

[Traduction]

**M. Benjamin:** Monsieur le président . . .

**Le président:** Monsieur Benjamin, je le dis simplement ici parce que je crois que M. Abbot est un témoin très compétent, mais qu'il a fait des commentaires plutôt excessifs qu'on a laissé passer sans protester. J'espère que nous allons en venir aux faits et oublier les exceptions.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, ma question portait sur le document *Aller sans entraves*. Les chemins de fer prétendent qu'ils doivent être libres de réduire les coûts. J'ai d'ailleurs posé une question à M. Abbot sur ce point.

**Le président:** Vous l'avez fait et il vous a répondu.

**M. Benjamin:** Monsieur Abbot est libre de me répondre comme il l'entend.

**Le président:** C'est exact. Et je préside ce Comité et je . . .

**M. Benjamin:** Vous pensez peut-être, monsieur le président, que nous croyons tous sur parole le ministre et le gouvernement lorsqu'ils affirment, sur la question de la sécurité, qu'il n'y aura aucun compromis. Nous ne mettons pas cela en doute. Monsieur Abbot le fait justement remarquer dans sa réponse à ma question relative à la demande des deux chemins de fer visant l'inclusion de la liberté de réduire les coûts dans le Livre blanc. C'est sur cela seulement qu'elle porte. Je ne pense pas que M. Abbot—en fait, je crois qu'il a expressément dit que le but des chemins de fer n'est pas de réduire à dessein la sécurité. Monsieur Abbot l'a dit lui-même. Je pense que votre intervention est injustifiée et inutile. Nous respectons entièrement les conditions énoncées dans ce Livre blanc.

**Le président:** Je viens expressément de vous dire ce que, en tant que président, je pense de ce genre de questions, monsieur Benjamin; je crois très franchement que vous cherchez un faux-fuyant pour éviter d'aborder certains des points fondamentaux très discutables dans le Livre blanc. Il va quand même y avoir un organisme.

**M. Benjamin:** Ce sont les chemins de fer qui ont demandé dans leurs deux mémoires un *addenda* au Livre blanc pour inclure la liberté de réduire les coûts et présenter le revers de la médaille. Et c'est seulement sur cela qu'a porté ma question.

**M. Tobin:** J'invoque le Règlement, monsieur le président, relativement à votre interruption et aux commentaires de monsieur Benjamin; j'apprécie et je comprends bien que le président veuille faire porter les séances de ce Comité sur le document *Aller sans entraves* et je sais qu'il y a beaucoup de questions sur le transport qui sont laissées en suspens et que si nous les débattons toutes, nous allons nous écarter du mandat qui nous a été donné. Mais, cela dit et sauf le respect que j'ai pour vos commentaires, on va se préoccuper, à tort ou à raison, de la sécurité. Peut-être que certaines inquiétudes concernant la sécurité sont non fondées et inutiles, mais si nous ne vidons pas toutes ces questions au niveau des transports aérien et ferroviaire et à d'autres niveaux . . . c'est le moment de déterminer, en présence de tous les intervenants, s'il y a ou non un problème. C'est le moment d'exposer au grand jour la réalité ou un mythe et j'ose espérer, monsieur le président, que,

[Text]

would indeed allow questions relevant to *Freedom to Move*, be they on safety or not.

I can tell the Chairman, because he knows I have mentioned it in the last two or three meetings, about the situation in Newfoundland on the railway. I got a telex an hour ago from CN and Terra Transport in Newfoundland advising me they are closing down the railway between Corner Brook and Port aux Basques, 100 miles of it, for two weeks of repairs, a base on a bridge, which you heard me talk about this morning and on previous days, where they have a . . .

**Mr. Benjamin:** It is unsafe.

**Mr. Tobin:** —stop sign up saying "Stop and walk over the bridge first and then take the train over".

That is a bit facetious, Mr. Chairman; but that is the reality. I hope we would be as flexible as possible in all our interests . . .

**An hon. member:** It is called "freedom not to move".

**Mr. Tobin:** —the witnesses' and the questioners'.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, on the point of order, I appreciate your concern about this. Please, I am not trying to be obstreperous. Since the two railway submissions opened up the entire area on the other side of the coin, the freedom to reduce costs, that throws the whole damn thing into the works. We allowed . . . and heard out both railroads on that side of the coin, and we can do no less than to hear what the Canadian Railway Labour executive have to say.

**The Chairman:** I have not prevented any questions. Mr. Abbot is a very competent and provocative . . . but he uses provocative language. Perhaps my interjection was a little unduly provocative too.

**Mr. Benjamin:** You were provoked.

**The Chairman:** But frankly, that sometimes brings out the proper facts for examination.

Would you please continue, Mr. Benjamin.

• 1605

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Abbot this. You admit in your brief that the National Transportation Act requires some revision. I do not think there would be anybody in the country who would disagree with that, but I would like some specifics. What sections of that act do you think need revision, and in what manner?

**Mr. Abbot:** Mr. Benjamin, I would say there are broad areas in philosophy. For example, there may well be a need for a mechanism to permit the Minister to have a little more say in what happens in transportation in this country. In other words, the National Transportation Act, as it was set up by the Liberal Party and Mr. Pickersgill who became the president, they sort of tied that thing into a fiefdom; and the Minister who actually is the rightful person in the Cabinet to represent the people of Canada through Parliament could not and cannot . . . , other than section 64 which gives him the right to

[Translation]

sauf le respect que j'ai pour votre intervention—et je le dis sincèrement—vous permettrez aux témoins . . . et que vous permettez effectivement que les questions se rapportant au mémoire *Aller sans entraves* portent ou non sur la sécurité.

Je peux décrire au président, parce qu'il sait que je l'ai fait aux deux ou trois dernières réunions, la situation du réseau ferroviaire à Terre-Neuve. J'ai reçu il y a une heure un télex du CN et de Terra Transport de Terre-Neuve m'informant qu'ils ferment la voie ferrée entre Corner Brook et Port aux Basques sur une distance de cent milles pour une durée de deux semaines, afin de réparer la base du pont dont j'ai parlé ce matin et les jours précédents, et où l'on peut lire sur . . .

**M. Benjamin:** Il est dangereux.

**M. Tobin:** . . . sur un écriteau «Arrêtez et traversez le pont à pied avant d'y engager le train».

Je plaisantais, monsieur le président, mais c'est là la réalité. J'espère que vous serez aussi souple que possible dans l'intérêt de tous . . .

**Une voix:** C'est ce qu'on appelle «Aller avec entraves».

**M. Tobin:** . . . les témoins et leurs vis-à-vis.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, sur le rappel au Règlement, j'apprécie votre inquiétude. Soyez assuré que je ne cherche pas à être récalcitrant. Puisque les mémoires des deux chemins de fer ont soulevé toute la question du revers de la médaille et nous les avons écoutés, nous ne pouvons faire autrement que d'écouter ce que les représentants syndicaux des chemins de fer canadiens ont à dire.

**Le président:** Je n'ai interdit aucune question. M. Abbot est très compétent et provocateur . . . mais il utilise un langage provocant. Mon interpellation l'était peut-être aussi un peu trop.

**M. Benjamin:** Vous avez été provoqué.

**Le président:** Mais, franchement, cela fait parfois ressortir les faits à examiner.

Veuillez poursuivre, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je m'adresse à M. Abbot. Vous reconnaissez dans votre mémoire que la Loi nationale sur les transports a besoin d'être modifiée. Je ne crois pas que personne au pays, s'y oppose, mais j'aimerais voir des précisions. Quels articles de cette loi ont, à votre avis, besoin d'être modifiés et de quelle façon doivent-ils l'être?

**M. Abbot:** Monsieur Benjamin, je dirais qu'il s'agit d'une approche générale. Par exemple, il pourrait bien être nécessaire d'établir un mécanisme par lequel le ministre aurait davantage voix au chapitre du transport dans ce pays. Autrement dit, aux termes de la Loi nationale sur les transports, introduite par le Parti libéral et par M. Pickersgill qui est devenu son président, toutes ces questions sont en quelque sorte données en fief et le ministre qui est en réalité le membre autorisé du Conseil à représenter les citoyens canadiens au Parlement ne pourrait pas et ne peut pas . . . , à l'exception de

## [Texte]

amend or waive an existing regulation or order. The National Transportation Act set the Canadian Transport Commission up, and whether it was by design or however, it evolved that instead of administering they were drifting into making policy, and I do not think that policy through a regulatory body or any quasi-judicial body is the proper way to go. Parliament has to have some input into transportation in this country. I think that area is an effective area.

There is some concern about the arm's-length relationship between commissioners who are responsible for the ongoing regulation of rail safety and other areas of safety, who then are called upon on occasion to actually investigate accidents, and it could well be that creates in our minds a bit of a tension.

There is certainly a need on the economic side of regulating rail. There is certainly a need to have a much better way of resolving disputes with respect to rates. For example, we had the rapeseed case that went on and eventually ended in the Supreme Court of Canada. I think there should be a mechanism to speed up the resolution of disputes in that area. I think having these long interminable hearings that become legalistic when you are talking on rate setting and other areas, that may need to be streamlined.

There are many things in the *Freedom to Move* paper in this area that could have been accomplished by this kind of adjustment to the existing legislation. It is these general areas. I am sure with a proper study and look at transportation... I think the MacPherson commission did an excellent job in predicting the future, looking at the past, and I think they were on stream, as much as you could be on stream in that process. Twenty years have passed. There is no doubt that an exercise like that has to be done again so it brings us hopefully to predict the challenges of the next 10 years. Generally speaking, I think that could have been done and needs to be done to the National Transportation Act.

**The Chairman:** Do you have another one, Les?

**Mr. Benjamin:** Yes, if I may.

**The Chairman:** You have had 20 minutes, without my intervention.

**Mr. Benjamin:** Okay.

**The Chairman:** Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** Thank you, Mr. Chairman.

I wonder if you would explain what you meant when you said an engineer would have to have his head examined to build a railway across Canada—something to that effect. What did you mean by that?

**Mr. Abbot:** What I mean by this is if today a graduate engineer or a railway engineer employed by Canadian Pacific of Canadian National—I will use Jack Cahn's name, an excellent railroader—I do not think that geographically on the North American continent, if you were going to build a

## [Traduction]

l'article 64 qui lui confère le droit de modifier ou d'annuler une ordonnance ou un règlement existant. La Loi nationale sur les transports a permis la création de la Commission canadienne des transports qui, à dessein ou autrement, a fini par se limiter à élaborer des politiques au lieu d'administrer, et je ne crois pas que l'élaboration de politiques par un organisme investi d'un pouvoir de réglementation ou par tout autre organisme quasi judiciaire soit la solution. Le Parlement doit prendre une part quelconque dans l'industrie du transport au Canada. Je crois qu'il s'agit là d'un secteur efficace.

On s'inquiète des relations tendues entre les commissaires chargés de réglementer la sécurité ferroviaire et d'autres secteurs de la sécurité, à qui l'on demande parfois de faire enquête sur des accidents et cela pourrait fort bien susciter une légère tension dans nos esprits.

Il est assurément nécessaire de prendre en considération les facteurs économiques de la réglementation du transport par chemin de fer. Il est certainement nécessaire de trouver une façon beaucoup plus efficace de régler les litiges relatifs à la tarification. Par exemple, dans les cas comme celui des graines de colza qui s'est éternisé et qui a finalement abouti à la Cour suprême du Canada, je crois qu'il doit y avoir un mécanisme pour accélérer la résolution des litiges dans ce secteur. Selon moi, les séances interminables où vous finissez par aborder des questions de droit lorsque vous parlez de tarification et d'autres sujets, auraient peut-être besoin d'être simplifiées.

Bon nombre des choses énoncées dans le document *Aller sans entraves* sur cette question auraient pu être réalisées grâce à des modifications de ce genre à la loi actuelle. Ce sont ces grands secteurs. Je suis persuadé qu'une étude et un examen appropriés du transport... Je crois que la Commission MacPherson a fait un excellent travail de projection et de rétrospective et que leur vision était juste autant qu'elle puisse l'être à cet égard. Vingt ans se sont écoulés. Il ne fait pas de doute qu'on doive répéter cette opération qui nous amènera à prédire les défis de la prochaine décennie. Dans l'ensemble, je pense que cela aurait pu être fait et que cela doit l'être pour la Loi nationale sur les transports.

**Le président:** Avez-vous d'autres questions, Les?

**M. Benjamin:** Oui, si vous me permettez.

**Le président:** Vous avez parlé 20 minutes sans interruption de ma part.

**M. Benjamin:** D'accord.

**Le président:** Monsieur Taylor.

**M. Taylor:** Merci, monsieur le président.

Pourriez-vous m'expliquer ce que vous avez voulu dire lorsque vous avez dit qu'un ingénieur devrait se faire examiner la tête pour avoir construit un chemin de fer à travers le Canada—ou quelque chose du genre. Que vouliez-vous dire par là?

**M. Abbot:** Je voulais dire qu'aujourd'hui un ingénieur diplômé ou un ingénieur des chemins de fer au service du Canadian Pacific ou du Canadian National—je cite en exemple Jack Cahn, car c'est un excellent cheminot—et je ne crois pas que, si vous deviez construire un chemin de fer sur le



[Text]

railway, you would not go west to east and burrow through mountains when you could link up north-south. I think simple logic dictates that, and I certainly believe any railroad engineer who was sitting down and giving the best way to build a railway in North America would certainly not do it the way the Canadian Pacific was built.

• 1610

**Mr. Taylor:** In other words, you think the west had no right to railway facilities.

**Mr. Abbot:** I am not saying that at all. I am talking about how to build a railway system. The western United States have railways. If anyone were building a railway in North America to service Vancouver, all one would have to do is go below the border, run along the border and up through Seattle, and you are there.

**Mr. Taylor:** Oh, sure, wonderful! Go down into another country; forget about your own country.

**Mr. Abbot:** Mr. Taylor, my point is this, and let us not drift away. My point is that I am not arguing with Sir John A. MacDonald's decision based on sovereignty. He built the railway on sovereignty and politics; he did not build it on the advice of a railroad engineer. That is my point.

**Mr. Taylor:** Frankly, I may as well be blunt. I think your argument is ridiculous. The whole of western Canada would oppose it. The engineers who built that railway were excellent engineers and they do not have to have their heads examined.

Having settled that . . .

**Mr. Abbot:** You have given me your opinion, with which I disagree.

**Mr. Taylor:** Okay, that is fine. We are even. I think most of the people of Canada would support mine. You seem to think that by doing away with regulations you are going to hurt the unemployed, you are going to reduce service, and you are going to do all these other things. What basis do you have for that conclusion?

**Mr. Abbot:** I do not think you see any reference in my submission and either appendix, Mr. Taylor, where I have talked about the unemployed.

**Mr. Taylor:** You are saying you are completely opposed to freedom of movement.

**Mr. Abbot:** I am completely opposed to deregulation as proposed in the position paper named *Freedom to Move*.

**Mr. Taylor:** Okay, that is your right. Is the paper you wrote supported by the hundreds you represent?

**Mr. Abbot:** Are you sitting here giving me the opinion of all your constituents?

**Mr. Taylor:** Yes, I am.

**Mr. Abbot:** Well, so am I, then, on the same basis.

[Translation]

continent nord-américain, vous iriez de l'Est vers l'Ouest en passant par les montagnes lorsque vous pouvez assurer la liaison Nord-Sud. Il est simplement logique, et j'estime qu'un ingénieur civil consciencieux qui se voit confier la construction d'un chemin de fer en Amérique du Nord, ne le construira pas comme le Canadien Pacifique l'a fait.

**M. Taylor:** En d'autres termes, vous soutenez que l'Ouest n'a pas droit aux chemins de fer.

**M. Abbot:** Ce n'est pas ce que je dis. Je discute de la façon de créer un réseau ferroviaire. L'Ouest des États-Unis a des chemins de fer. Si quelqu'un voulait construire des voies ferrées en Amérique du Nord pour desservir Vancouver, il n'aurait qu'à traverser la frontière sud, la longer, traverser Seattle et se rendre à Vancouver.

**M. Taylor:** Bien sûr, magnifique! Allez dans un autre pays et oubliez le vôtre.

**M. Abbot:** M. Taylor, ce n'est pas ce que je dis, nous nous égarons. Je répète que je ne mets pas en doute la décision de l'honorable John A. MacDonald qui repose sur la souveraineté. Il a construit le chemin de fer pour des raisons de souveraineté et de politique; j'estime qu'il n'a pas tenu compte des conseils des ingénieurs civils.

**M. Taylor:** Je vais être franc, votre raisonnement est ridicule. Tout l'Ouest du Canada le rejetterait. Les ingénieurs qui ont construit le réseau ferroviaire étaient excellents et ils n'ont pas à se faire soigner.

Ceci étant dit . . .

**M. Abbot:** Vous avez exprimé une opinion que je ne partage pas.

**M. Taylor:** Très bien. Nous sommes égaux. J'estime que la plupart des Canadiens partageraient la mienne. Vous semblez penser que la déréglementation aurait pour effet de nuire aux chômeurs, de diminuer le service, etc. Sur quoi cette conclusion s'appuie-t-elle?

**M. Abbot:** Je ne vois aucune référence aux chômeurs, M. Taylor, dans mon exposé ni dans une annexe.

**M. Taylor:** Vous affirmez être tout à fait contre la liberté de mouvement.

**M. Abbot:** Je suis absolument contre la déréglementation telle qu'elle est proposée dans la déclaration de principe intitulée *Aller sans entraves*.

**M. Taylor:** Très bien, c'est votre droit. L'exposé que vous avez rédigé a-t-il reçu l'appui des centaines de personnes que vous représentez?

**M. Abbot:** Et vous, lorsque vous êtes assis ici, parlez-vous au nom de tous vos électeurs?

**M. Taylor:** Oui.

**M. Abbot:** Eh bien, il en est de même pour moi.

[Texte]

**Mr. Taylor:** Have you been out to them and talked to them?

**Mr. Abbot:** Have you?

**Mr. Taylor:** Yes, I have.

**Mr. Abbot:** Well, so have I, then.

**Mr. Taylor:** Oh well, so have I . . .

**Mr. Forrestall:** Do not get smart-alecky. Mr. Chairman, there is a level of courtesy here that I think must be . . .

**The Chairman:** Yes, this is a two-way street. Let us get back to the facts.

**Mr. Taylor:** On this idea of not doing away with regulations, we have a lot of regulations that are ridiculous in this country. Now, when you say we do not want to do away with regulations, today in the trucking business, for instance, in order to operate between Vancouver and Montreal a trucker has to have public hearings in B.C., Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Ontario and Quebec, all charged to the people. That is an additional cost. Do you support that type of thing?

**Mr. Abbot:** No. Let us tell the point as it is. What I am addressing here, with the greatest of respect, is this. If we sat down and had the kind of analysis on a timeframe for re-regulating, which is a better word, there is no question about it. There are certainly many regulations, that one being one of them, that possibly I could support. I do not think it is good for the trucking industry that we have all these provincial jurisdictions. I do not think it is good for the trucking industry that, for example, you can use triples in one province, which increases productivity, and then in another province by regulation you cannot. This obviously puts trucking companies such as Canadian National and Canadian Pacific under a tremendous disadvantage because they are under federal jurisdiction. I certainly do not think the regulation in your province that says something to do with how much leaven you put in bread, which was there historically, should remain on the books; of course not.

If the regulations that are in this country in transport were looked at on a proper basis, there is no question that many of them are outdated and counter-productive. I personally believe this could have been done again through the mechanism of changing the National Transportation Act, looking at some of the regulations involving safety that were put in place by the Railway Transport Committee. But then I have to say also that there are other things that come in that prevent that process.

I sit on the Rail Safety Advisory Committee, which is a tripartite mechanism, and we try to revise and update regulations. But there again, we get caught by another regulation. That regulation now is the Statutory Instruments Act. When we sit down with the railways and the Railway Transport Committee and agree on something, it has to go over there.

[Traduction]

**M. Taylor:** Êtes-vous allé les rencontrer, leur avez-vous parlé?

**M. Abbot:** Et vous?

**M. Taylor:** Oui, je l'ai fait.

**M. Abbot:** Eh bien, moi aussi dans ce cas.

**M. Taylor:** Oh, moi aussi dans ce cas . . .

**M. Forrestall:** Ne faites pas le malin. Monsieur le président, j'estime qu'il faut respecter certaines règles de civilité . . .

**Le président:** Oui, ce n'est un monopole de personne. Revenons-en aux faits.

**M. Taylor:** Au sujet de cette opposition à la déréglementation, j'estime qu'un grand nombre de nos règlements sont ridicules. Si on dit maintenant qu'on ne veut pas les supprimer, prenons par exemple l'industrie du transport routier. Pour pouvoir effectuer des transports entre Vancouver et Montréal, un camionneur doit passer par des audiences publiques en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba, en Ontario et au Québec, aux frais des contribuables. Il s'agit d'un surcroît de coûts. Êtes-vous d'accord avec cela?

**M. Abbot:** Non. Décrivons la situation telle qu'elle est. Voici ce que j'explique, sauf erreur. Si nous prenions le temps et effectuons une étude du délai de réforme de la réglementation, qui est un meilleur mot, la question ne se pose pas. Il y a sûrement un grand nombre de règlements, et c'est l'un de ceux-là, que je pourrais appuyer. Je ne pense pas qu'il soit avantageux pour l'industrie du transport routier d'avoir toutes ces compétences provinciales. Je ne pense pas qu'il soit bon pour cette industrie de pouvoir utiliser un ensemble de véhicules, par exemple, dans une province, tandis que c'est impossible dans une autre en raison d'un règlement. Il est évident que cela nuit grandement à des entreprises de camionnage comme le Canadien National et le Canadien Pacifique qui relèvent de la compétence fédérale. Je ne pense pas qu'un règlement dans votre province qui dicterait des règles sur la quantité de levain à mettre dans le pain devrait rester en vigueur du seul fait qu'il l'est depuis longtemps; bien sûr que non.

Si nous prenions la peine d'étudier les règlements sur le transport routier dans ce pays, il est évident que nous verrions qu'un grand nombre d'entre eux sont périmés et inutiles. Personnellement j'estime que cela aurait pu être fait au moyen de modifications apportées à la Loi nationale sur les transports, lors d'études des règlements relatifs à la sécurité qui ont été adoptés par le Comité des transports par chemin de fer. Mais je dois également ajouter qu'il y a d'autres choses qui empêchent de poser ce geste.

• 1615

Je fais partie du Comité consultatif sur la sécurité du transport par chemin de fer, un organisme tripartite qui essaie de réviser et de mettre à jour les règlements. Mais là encore, nous nous heurtons à un autre règlement, la Loi sur les textes réglementaires. Si nous discutons avec les sociétés ferroviaires et le Comité sur les transports par chemin de fer et concluons

## [Text]

And then the lawyers over there start playing with it, because they have to find out whether or not it violates the Human Rights Act or some other act. It has to be in proper form. It takes five years. I agree, we should streamline that. If there are regulations that the railways can show in the area of rail safety—operational safety—that are outdated . . . There is no question about it. There is a happy medium here between letting the railways completely regulate operational safety on economics and what we have now. There is no question about it, there is a necessity in all transportation to clean up our regulatory act. I agree with that. I have no problem with that.

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, that is what I believe we are trying to do under *Freedom to Move*. Nobody is going to remove a regulation if it involves a life of somebody. The Minister has made it very clear that safety was not negotiable at all. What we are talking about are regulations that are costing the people money; regulations that, in some cases are eliminating or doing away with jobs. In other cases, they are an annoyance in some parts of the country.

How can we just sit here today and say, in nine months we cannot do this particular thing? As a matter of fact, the time can be extended if necessary. You can do a lot of things in nine months, a lot of things happen in nine months. This is an important item for the people of Canada. I think we will find that out when we go across the country discussing this thing with the people at large. That is the democratic way to do it: get all views.

I think we are going to find that many people are going to be enthusiastic about this. As a matter of fact, I find that right now.

There is one other point I would like to mention. By keeping regulations it does not necessarily mean you are going to make things safer or keep things safe. We could have an argument about the caboose. *Freedom to Move* would enable a railway to do away with the caboose, provided everything was done safely. This would save money, which the people have to pay.

It is the same argument we had several years ago when we changed from coal to oil in our engines. I do not know what stand your organization took, but I know a number of organizations in the west wanted to force the railways to keep the extra fireman. What he was going to do when he did not have to shovel coal, I do not know. But that was a regulation that eventually got shoved out, because it was senseless to keep him after you had changed to oil.

That is what we are trying to do in *Freedom to Move*. So when we talk about removing regulations, we are talking about removing regulations that are senseless, that cost money, which the people have to pay.

**Mr. Abbot:** Mr. Chairman, I do not know if that was a question.

**Mr. Taylor:** No, that was a comment.

## [Translation]

une entente, elle doit être compatible avec cette-loi. Et là, les avocats la décortiquent et essaient de voir si elle n'enfreint pas la Loi sur les droits de la personne ou une autre loi. Sa rigueur doit être parfaite. Il faut attendre cinq ans. Je suis d'accord, il nous faut tout rationaliser. Si les sociétés ferroviaires nous montrent des règlements dans les domaines de la sécurité, sécurité opérationnelle, qui sont périmés . . . nous n'y verrons pas d'objection. Il y a une très grande différence entre laisser les sociétés ferroviaires réglementer la sécurité des opérations en fonction de critères économiques et ce que nous avons maintenant. Il est évident qu'il est nécessaire de revoir la Loi sur les transports. Je suis tout à fait d'accord. Je ne m'y oppose pas.

**M. Taylor:** Monsieur le président, j'estime que c'est ce que nous essayons de faire dans le cadre de *Aller sans entraves*. Personne ne va abroger un règlement si cette abrogation met la vie de quelqu'un en danger. Le ministre a clairement indiqué que la sécurité n'était absolument pas négociable. Nous parlons des règlements qui sont coûteux pour les contribuables, des règlements qui, dans certains cas, suppriment des emplois et dans d'autres cas sont source de mécontentement.

Comment pouvons-nous être ici aujourd'hui et affirmer que dans neuf mois, nous ne pouvons pas faire ceci? En fait, le délai peut être prolongé, au besoin. On peut faire beaucoup en neuf mois, beaucoup de choses peuvent se passer en neuf mois. C'est important pour les Canadiens. C'est ce que nous découvrirons lorsque nous voyagerons au pays et discuterons de cette question avec le public. C'est la façon démocratique de procéder: demander l'opinion de tout le monde.

Je pense que nous verrons qu'un grand nombre de personnes sont très heureuses de notre initiative. En fait, c'est ce dont je me suis aperçu.

Il y a une autre question que j'aimerais soulever. En conservant les règlements, vous ne rendrez pas nécessairement les choses plus sécuritaires ou ne les garderez pas comme telles. Nous pourrions discuter du wagon de queue. *Aller sans entraves* permettrait aux sociétés ferroviaires d'éliminer le wagon de queue pourvu que tout soit fait de façon sécuritaire. Cela épargnerait de l'argent aux contribuables.

C'est la même discussion que vous avons eue il y a plusieurs années lorsque nous avons abandonné le charbon pour le mazout. Je ne sais pas quelle décision votre organisme a prise, mais je sais qu'un certain nombre d'organismes dans l'Ouest veulent forcer les sociétés ferroviaires à garder le chauffeur supplémentaire. Je ne sais pas ce qu'il faisait quand il ne pelletait pas de charbon. Ce règlement a finalement été supprimé parce qu'il était devenu inutile de le garder après que le mazout a été utilisé.

C'est ce que nous essayons de faire dans *Aller sans entraves*. Donc, lorsque nous parlons de supprimer les règlements, il s'agit de règlements qui n'ont plus de raison d'être, et qui sont coûteux pour les contribuables.

**M. Abbot:** Monsieur le président, je ne sais pas s'il s'agissait d'une question.

**M. Taylor:** Non, il s'agissait d'un commentaire.



[Texte]

**Mr. Abbot:** I think we should have a speaker here. The preamble was pretty long. All I am saying is that . . .

**The Chairman:** That was a comment, Mr. Abbot, and you are allowed to have a reply to the comment. That is fine for Mr. Taylor.

**Mr. Abbot:** To save time, I certainly do not want to . . . This is not the forum. I will make one comment. Mr. Taylor and I did agree for a brief period of three minutes and then it ended. I am not going to debate the caboose issue. In my judgment, regulatory bodies made a decision in their wisdom after hearings. Mr. Taylor thinks they are wrong. So be it; he is entitled to his opinion. That is the type of process I think we require. If Mr. Taylor were the president of Canadian Pacific, we would have no cabooses, we might have nothing. He would use his own judgment. I rest my case on that type of attitude. So what can I tell you?

**The Chairman:** You made your reply to his comment, so you have each other's opinion.

Mr. Clifford.

**Mr. Clifford:** Mr. Abbot, two or three questions, but they all really stem from this. It was confirmed this morning, when we had a discussion with Canadian Pacific officials, that the pressures for deregulation really came about the Staggers Rail Act. So it then becomes an American thing. The climate was clearly established by the Americans. Do you think we should ignore that? Do you think that our walls should be thick enough, or heightened or broadened to ignore those pressures that CP Rail, as just one witness, told us were very clearly in the air? Should we ignore that?

• 1620

**Mr. Abbot:** No, certainly not. First of all, Mr. Clifford, the point I make is that this does not mean to say we did not need to look at our regulations in Canada in the transportation business, notwithstanding what happened in the United States. In other words, if nothing had happened in the United States, I still think we should be looking at the National Transportation Act, notwithstanding what happened in the United States. Having said that, there is no question that the deregulation of trucking by Jimmy Carter, in his presidency, had an effect. The deregulation of air in the United States had an effect. No question about that. Then we had the Staggers Rail Act in 1980, and trucking.

Now, the Staggers Act did one major thing as far as Canada is concerned: it permitted the U.S. railway companies to come up into Canada and establish north-south competition that our railway companies in Canada, Canadian Pacific and Canadian National, under the present Railway Act, could not compete with on a fair basis. In other words, what the Staggers Rail Act did was to permit confidentiality of contracts, which meant that an American railway could come up to Seattle and make a deal with a company in Seattle, take it north-south, link it up on their railway, shoot it across the border and up

[Traduction]

**M. Abbot:** J'estime que nous devrions avoir un porte-parole. Le préambule a été assez long. J'ai dit seulement . . .

**Le président:** C'était un commentaire, monsieur Abbot, et vous avez le droit de donner votre opinion. M. Taylor n'y voit pas d'inconvénient.

**M. Abbot:** Pour gagner du temps, je ne veux sûrement pas . . . Nous ne sommes pas au forum. J'ai un seul commentaire à formuler. M. Taylor et moi avons été d'accord pendant une courte période de trois minutes et c'est tout. Je ne reprendrai pas la question du wagon de queue. J'estime que les organismes investis d'un pouvoir de réglementation ont pris une décision après la tenue d'audiences publiques. M. Taylor pense qu'ils ont tort. Grand bien lui fasse, il a droit à son opinion. C'est ce genre de processus dont nous avons besoin. Si M. Taylor était le président du Canadien Pacifique, nous n'aurions pas de wagon de queue, nous n'aurions peut-être rien. Il se servirait de son propre jugement. Je ne dispute plus ce genre d'attitude. Que puis-je vous dire de plus?

**Le président:** Vous avez commenté son intervention, vous connaissez donc l'opinion l'un de l'autre.

Monsieur Clifford.

**M. Clifford:** Monsieur Abbot, j'ai deux ou trois questions à poser, mais elles se rapportent vraiment au sujet. On a confirmé ce matin, lorsque nous avons discuté avec les représentants du Canadien Pacifique, que les pressions en vue de la déréglementation découlaient vraiment de la *Staggers Rail Act*. Cela devient alors une affaire américaine. Le climat a été manifestement créé par les Américains. Croyez-vous que nous devrions ignorer cela? Pensez-vous que nos murs devraient être suffisamment épais, ou relevés ou élargis pour ignorer ces pressions dont CP Rail, comme témoin, nous a affirmé l'existence? Devrions-nous ignorer cela?

**M. Abbot:** Non, certainement pas. Tout d'abord, monsieur Clifford, ce que je veux dire, c'est que cela ne signifie pas que nous n'avions pas besoin de revoir nos règlements au Canada dans le domaine du transport, nonobstant ce qui se passait aux États-Unis. En d'autres termes, si rien ne s'était produit aux États-Unis, je continue à penser que nous devrions revoir la Loi nationale sur les transports. Cela étant dit, il est évident que la déréglementation du camionnage par Jimmy Carter, durant son mandat à la présidence, a eu un effet. La déréglementation dans les transports aériens aux États-Unis a eu un effet. Il n'y a aucun doute là-dessus. Puis, nous avons eu la loi américaine *Staggers Rail Act* en 1980, et le camionnage.

La loi *Staggers Act* a réalisé une chose importante pour ce qui a trait au Canada: elle a permis aux sociétés ferroviaires américaines de venir au Canada et de faire une concurrence nord-sud à nos sociétés ferroviaires canadiennes, le Canadien Pacifique et la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada; celles-ci, en raison de la présente Loi sur les chemins de fer, ne pouvaient pas honnêtement soutenir cette concurrence. En d'autres termes, la loi américaine *Staggers Rail Act* a permis la protection du caractère confidentiel des contrats, ce qui voulait dire qu'une société ferroviaire américaine

[Text]

through Vermont and into Canada again. And they could make a deal. They had a better climate, etc., and . . .

**The Chairman:** And that would cost jobs to a lot of people in your association.

**Mr. Abbot:** There is no question about that. As a matter of fact, it was my view really, that when the CTC had the hearings on the Staggers Rail Act, which the Minister ordered hearings on . . . It was not our association's view because, being a democracy, we could not get the understanding of that across at that point in time and of course when we did get the understanding of what was happening, our association took a hands-off approach on it because deregulation is new to our understanding. My personal view was that we had to, whether we liked it or not, make our railway companies competitive with United States' railway companies. Otherwise, the end result would be a north-south movement which would put the railway companies in an uncompetitive position and they would go out of business. I think the economics are simply self-explanatory. If the railways in Canada cannot work on a competitive basis with the United States railways—and I have the greatest respect for Canadians—the bottom line is this: if you can ship something across Canada going north-south for \$10 a ton less than you can by going east-west, I think the staunchest of Canadians in western Canada may decide to forget a little bit of nationalism and go north-south.

So I think the Staggers Rail Act brought that on. Now, when you get into confidentiality of contracts, that has to be done to match the competition from the United States. I see no other alternative to that. But then when you get the confidentiality of contracts within Canada and for shipments between railways, these are the things that get complicated, because you have a tremendous amount of . . . On the one hand, when you are offsetting the railway companies to compete with the competition under the Staggers Rail Act of 1980 by the deregulation of the United States, and then you put the same criteria in Canada for domestic shippers and transportation here, you are dealing with two different problems and you mix them up. There could be a tremendous disruption in that.

In other words, all I am saying is to correct one thing, which you must do, if you are not careful you could create a problem in the country.

**Mr. Clifford:** But you qualify there, "if you are not careful". You agree then that the climate is ripe for deregulation to take place.

**Mr. Abbot:** Well, I think the climate is . . .

**Mr. Clifford:** Is that not what you have just said in the last three or four minutes?

**Mr. Abbot:** Well, I am saying . . .

**Mr. Clifford:** I thought that is what you said.

[Translation]

pouvait venir à Seattle et conclure une entente avec une société dans cette ville, puis faire du transport dans l'axe nord-sud, utiliser son réseau ferroviaire, traverser la frontière et revenir au Canada par le Vermont. Ils pouvaient conclure un marché. Ils avaient de meilleures conditions, etc., et . . .

**Le président:** Et cela enlevait des emplois à beaucoup de gens dans votre association.

**M. Abbot:** Sans aucun doute. À vrai dire, c'était réellement mon opinion que lorsque la Commission canadienne des transports a tenu des séances sur la loi *Staggers Rail Act*, sur l'ordre du ministre . . . Ce n'était pas l'avis de notre association parce que, étant une démocratie, nous ne pouvions comprendre cela à ce moment-là; bien entendu, lorsque nous avons compris ce qui se passait, notre association a adopté une attitude distante parce que la déréglementation était nouvelle pour nous. Mon opinion personnelle était que nous devions, que nous aimions cela ou non, rendre nos sociétés ferroviaires compétitives face aux sociétés ferroviaires américaines. Autrement, il en résulterait un mouvement nord-sud qui nuirait à la position concurrentielle de nos sociétés ferroviaires, lesquelles se trouveraient alors acculées à la faillite. Je pense que les principes économiques sont évidents. Si les sociétés ferroviaires canadiennes ne peuvent faire face à la concurrence des sociétés ferroviaires américaines, et j'ai le plus grand respect pour les Canadiens, la conclusion est la suivante: si vous pouvez expédier quelque chose au Canada en passant par l'axe nord-sud pour 10\$ de moins qu'en passant par l'axe est-ouest, je crois que les Canadiens les plus loyaux dans l'Ouest canadien pourraient oublier un peu leur nationalisme et utiliser l'axe nord-sud.

Je crois que c'est la loi *Staggers Rail Act* qui a créé cette situation. Maintenant, lorsqu'il est question du caractère confidentiel des contrats, on doit agir de manière à faire face à la concurrence américaine. Je ne vois aucune autre solution. Mais lorsqu'il s'agit du caractère confidentiel des contrats au Canada et pour des expéditions entre sociétés ferroviaires, ça devient compliqué, parce que vous avez passablement de . . . D'une part, lorsque vous aidez les sociétés ferroviaires pour qu'elles puissent faire face à la concurrence tenant à la loi *Staggers Rail Act* de 1980 à cause de la déréglementation américaine, et que vous appliquez les mêmes critères au Canada pour les expéditeurs canadiens et le transport ici, vous traitez deux problèmes différents et vous les mêlez. Il pourrait y avoir là une très grande perturbation.

En d'autres termes, tout ce que je dis c'est que vous devez corriger une chose; mais si vous n'êtes pas prudents vous pouvez créer un problème dans le pays.

**M. Clifford:** Mais vous dites «si vous n'êtes pas prudents». Vous recommandez donc que le climat est propice à la déréglementation.

**M. Abbot:** Eh bien, je pense que le climat est . . .

**M. Clifford:** N'est-ce pas là ce que vous venez de dire au cours des trois ou quatre dernières minutes?

**M. Abbot:** Eh bien, je dis . . .

**M. Clifford:** Je croyais que c'était ce que vous disiez.

[Texte]

**Mr. Abbot:** I am not giving you a yes or no to that.

**Mr. Clifford:** Oh, I thought it was a yes.

**Mr. Abbot:** Well, I . . .

**Mr. Clifford:** All right. It does not matter whether it is a yes or not.

**The Chairman:** You agree there had to be a response to the Staggers Rail Act and therefore you . . .

**Mr. Abbot:** Oh, no question about that. I did not think . . .

**The Chairman:** And the confidential contract . . .

**Mr. Abbot:** —that the confidential rights in the Staggers Act meant massive deregulation in Canada.

**Mr. Clifford:** All right. Well . . .

**The Chairman:** Well, that is right. You did not go that far.

**Mr. Abbot:** You have to keep these things in context.

**Mr. Clifford:** It will give us a chance to go across Canada and find all that out first, but . . .

**Mr. Benjamin:** Yes, but they are not going to let us.

• 1625

**Mr. Clifford:** No, Canada does not necessarily stop at Halifax; I have heard that.

The other thing I hear about all the time when I am back home talking to my constituents about deregulation is job loss. The very first reaction is always that there will be fewer jobs, yet CP told me today that I should not be concerned about that, that in fact they have very, very tight relationships with their unions that cover all job changes, and not to be concerned. Why is it, then, that you seem to be overly concerned about this in your brief?

**Mr. Abbot:** What Canadian Pacific told you this morning—and I think you will see this, Mr. Clifford, from the record—is that they did not say there would be no job losses. You asked them the question: Do you have procedures do assist in the reduction of the jobs? Well, there is no question about that. We have negotiated protection for the people who are losing their jobs. But there is nothing at all whatsoever . . . and I do not think Canadian Pacific would tell you—I hope they did; we will use it in bargaining—that there will be no job losses. Of course there will be job losses.

**Mr. Clifford:** Why do you assume that?

**Mr. Abbot:** It is not an assumption . . .

**Mr. Clifford:** No, you always assume things like that. Why is that?

[Traduction]

**M. Abbot:** Je ne vous donne pas un oui ou un non.

**M. Clifford:** Oh, je pensais que c'était un oui.

**M. Abbot:** Eh bien, je . . .

**M. Clifford:** Très bien, cela importe peu que ce soit un oui ou un non.

**Le président:** Vous reconnaissez qu'il devait y avoir une réponse à la loi *Staggers Rail Act* et par conséquent vous . . .

**M. Abbot:** Oh, sans doute. Je ne pensais pas . . .

**Le président:** Et le contrat confidentiel . . .

**M. Abbot:** . . . que le droit au secret prévu par la loi *Staggers Act* signifiait une déréglementation massive au Canada.

**M. Clifford:** Très bien. Eh bien . . .

**Le président:** Eh bien, c'est correct. Vous n'êtes pas allé aussi loin.

**M. Abbot:** Vous devez garder ces choses dans leur contexte.

**M. Clifford:** Cela nous donnera la chance de traverser le Canada et de découvrir tout cela d'abord, mais . . .

**M. Benjamin:** Oui, mais ils ne nous le permettront pas.

**M. Clifford:** Non, le Canada ne s'arrête pas nécessairement à Halifax; j'ai déjà entendu cette remarque.

L'autre phénomène dont j'entends toujours parler lorsque je m'adresse à mes électeurs au sujet de la déréglementation, c'est la perte d'emplois. La toute première réaction est toujours la même, c'est qu'il y aura moins d'emplois; cependant, le CP me disait aujourd'hui qu'il ne faut pas s'inquiéter de la perte d'emplois, car cette compagnie entretient d'excellents liens avec les syndicats et ceux-ci s'occupent de tous les changements d'emploi; il est donc inutile de s'inquiéter. Pourquoi alors vous préoccupez-vous tant de cette question dans votre mémoire?

**M. Abbot:** Ce que le Canadien Pacifique vous a déclaré ce matin—et je crois que vous pourrez le vérifier, M. Clifford, en relisant les notes—c'est qu'il n'a jamais dit qu'il ne se produirait pas de perte d'emplois. Vous avez posé la question suivante: «Avez-vous mis en place des procédures pour pallier la diminution du nombre d'emplois?» Eh bien, il n'y a aucun doute à ce sujet. Nous avons négocié des procédures de protection pour les gens qui perdent leur emploi. Toutefois, aucune déclaration quelle qu'elle soit ne promet que les pertes d'emploi seront nulles—je ne crois pas que le Canadien Pacifique puisse faire une telle déclaration; j'aimerais qu'il le fasse car nous pourrions utiliser une déclaration de ce genre au moment des négociations. Il est bien évident que certains emplois seront abolis.

**M. Clifford:** Pourquoi supposez-vous un tel résultat?

**M. Abbot:** Il ne s'agit pas d'une supposition . . .

**M. Clifford:** Non! Vous faites toujours des suppositions de ce genre; pourquoi?



[Text]

**Mr. Abbot:** What am I assuming?

**Mr. Clifford:** Why is it your attitude right away that there is always a job loss?

**Mr. Abbot:** What am I assuming? The Canadian National right now is in the process of cutting 6% right across because they are simply saying one of the reasons is the \$100 million they lost because of the complication from the Staggers Rail Act. Another is the problem with the grain. We are having these things going on all the time. There is no question about it; there will be job losses.

**Mr. Clifford:** Okay. So you come from a position where it is always a negative position that there will be a job loss. I do not happen to agree with that.

But the other thing that comes up all the time—and I want to get your reaction to this—is job change. I seem to run into a tremendous problem with my constituents when they talk about deregulation. The whole era of job change comes up and nobody can handle it. Your people do not seem to be able to handle it very well. Why do you have difficulty with your membership when you want to have a job change? What is so difficult about that?

**Mr. Abbot:** Mr. Clifford, what do you mean by “a job change”?

**Mr. Clifford:** I think I remember the classic of the fireman, of the stoker. Did you not want to keep that for a long time, well into the diesel age? Now we are getting ready to get out of the diesel age and we still have firemen and stokers, whatever they are. That is an example of a job change, and whatever happens in a caboose . . .

**Mr. Benjamin:** [Inaudible—Editor]

**Mr. Clifford:** —whatever goes on back there.

**The Chairman:** Mr. Clifford, we are not going to get into the caboose issue; we are not going to get into the firemen issue. You have asked sort of a general question about job change. You are getting into labour union contracts. I do not really want to pursue that because quite frankly I agree with the witness that under the realities of life and traffic and/or marketplace there are sometimes job dislocations. The Minister himself admitted there were going to be job dislocations in a transitional period.

I guess part of the answer is, though, that if the railways did not lose the \$100 million to the Staggers Rail Act then perhaps they would have that much more business so there would not be quite the job loss. That is putting another side.

**Mr. Abbot:** Really, exactly.

[Translation]

**M. Abbot:** Et qu'est-ce que je suppose?

**M. Clifford:** Pourquoi êtes-vous immédiatement convaincu qu'il y aura perte d'emplois?

**M. Abbot:** Qu'est-ce que je suppose? La Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada est, à l'heure actuelle, en train de réduire son personnel de 6 p. 100; elle dit simplement que l'une des raisons de cette coupure est la perte de 100 millions de dollars subie à cause des complications résultant de la *Staggers Rail Act*. Le problème des céréales constitue une autre raison. Nous devons constamment faire face à ce genre de difficultés; il n'y a aucun doute à ce sujet, il se produira des pertes d'emplois.

**M. Clifford:** Bon, d'accord. Vous adoptez une position nécessairement négative et vous déclarez qu'il y aura perte d'emplois. Je ne partage tout simplement pas cette attitude.

L'autre phénomène dont on parle toujours—et j'aimerais savoir quel est votre avis à ce sujet—c'est la modification des emplois. Je fais face à d'énormes difficultés de la part de mes commettants lorsqu'il est question de déréglementation. La conversation porte toujours sur le changement d'emploi et personne ne peut y faire face. Vos collègues ne semblent pas pouvoir régler cette question sans difficultés; pourquoi les membres de votre organisation offrent-ils toujours une énorme résistance lorsqu'on veut modifier les emplois? Quelle est le grand obstacle?

**M. Abbot:** Monsieur Clifford, que signifie «changement d'emploi»?

**M. Clifford:** Je crois me souvenir du cas classique des soutiers et des chauffeurs. Il me semble que vous avez voulu protéger ces emplois pendant très longtemps, même à l'époque du diesel. Nous sortirons bientôt de l'ère du diesel et il existe encore des soutiers et des chauffeurs, quelle que soit leur fonction. Voilà un bon exemple de changement d'emploi, quoi qu'il se passe dans le wagon de queue . . .

**M. Benjamin:** [Inaudible—Éditeur]

**M. Clifford:** . . . peu importe ce qui peut bien se passer dans le wagon de queue.

**Le président:** Monsieur Clifford, nous n'entamons pas une discussion au sujet du wagon de queue. Ni au sujet du chauffeur. Vous avez posé une question très générale relativement au changement d'emploi et vous entrez maintenant dans le domaine des conventions collectives. Je ne veux pas poursuivre cet échange puisque, à dire vrai, je suis de l'avis du témoin; compte tenu des réalités de la vie, du trafic et du marché, on constate parfois certaines dislocations d'emplois. Le ministre lui-même a admis qu'au cours d'une certaine période de transition, on devait envisager la possibilité de dislocation des emplois.

Je crois qu'on peut répondre en partie en déclarant que si les compagnies de chemins de fer n'avaient pas perdu 100 millions de dollars à cause de la loi américaine *Staggers Rail Act*, elles feraient sans doute de meilleures affaires et la perte d'emplois serait bien moindre. Voilà une autre perspective.

**M. Abbot:** Réellement, exactement.

## [Texte]

**The Chairman:** If you have another question—not on that line, though, Mr. Clifford . . .

**Mr. Clifford:** No. I guess we have to leave that for another Minister.

**The Chairman:** Yes, you certainly do, in another forum. Is that fine with you? Fine. Mr. Tobin.

**Mr. Tobin:** Thank you very much, Mr. Chairman.

I want to join all my other colleagues in welcoming our witness and telling him how much we enjoyed his presentation today. It was indeed thought-provoking.

I want to start by telling you that your comments at the beginning of your brief about the timeframe involved in undertaking this exercise and, more importantly, in having the Standing Committee on Transport examine this whole question . . . Your concerns are mirrored by many members of this committee, and, I might add, from all three parties. I do not know if all of my colleagues around the table would agree, but that is true. The document was released in July. The committee did not get a reference until a few weeks ago. We are asked to report by December 13, but it was 15 months in the preparation stage. So you are not alone.

Having said that, I recognize the reality that the Minister has made his decision; he is determined to proceed, and he has the legislative clout to ensure that he proceeds—I hope with some flexibility—along the lines of the timetable he set down. Recognizing that then, even though I have some sympathy for your statement that there ought to be maybe a royal commission or a different approach or there ought to be more time, even though I might be sympathetic to that and others might be sympathetic, the reality is that we are not going to get a lot more time. We may get some, but my feeling is that we have to do the best job with what we have. Perhaps it is not good enough.

• 1630

We were given some information about the extensive amount of consultation that went into preparing this paper, *Freedom to Move*. We saw a long list of industry people who were consulted about this document before it was presented in July, and who therefore were fairly comfortable with what the objectives were, were fairly comfortable with what kind of agenda the Minister would set for himself. Were you or any of the unions, which in total represent 70,000 transportation employees, extensively consulted?

**Mr. Abbot:** No, we were not consulted at all, sir—our association. I know most of the organizations that comprise our association were certainly not consulted. I cannot answer for this, but there may well have been a bit of consultation through the Canadian Labour Congress if any of our members happened to be on a committee that met with them. But our association was not consulted, no.

## [Traduction]

**Le président:** Si vous désirez poser une autre question—pas à ce sujet toutefois, monsieur Clifford . . .

**M. Clifford:** Non; je crois que nous devons demander à un autre ministre de régler cette question.

**Le président:** Oui; voilà ce que vous devrez faire et devant une autre tribune. Vous êtes d'accord? Bien. Monsieur Tobin.

**M. Tobin:** Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais me joindre à tous mes collègues pour souhaiter la bienvenue à notre témoin d'aujourd'hui et lui faire savoir que nous avons apprécié son exposé. Elle donne vraiment à réfléchir.

J'aimerais tout d'abord commenter les remarques faites au début de votre mémoire concernant l'échéancier prévu pour ce processus et, ce qui est encore plus important, dans l'examen de cette question par le Comité permanent des transports . . . Vos inquiétudes sont partagées par de nombreux membres de ce Comité et j'ajouterais par de nombreux membres des trois partis. Je ne sais pas si tous mes collègues autour de cette table seraient d'accord, mais c'est vrai. Le document a été distribué en juillet, mais le Comité a reçu son mandat il y a quelques semaines seulement. On nous demande de présenter un rapport pour le 13 décembre alors que la préparation a duré 15 mois. Vous n'êtes donc pas seul dans cette situation.

Ceci dit, je reconnais que le ministre a déjà pris sa décision; il est déterminé, et il possède le pouvoir législatif de voir à ce que tout se passe ainsi—j'espère toutefois avec une certaine mesure de souplesse—à respecter l'échéancier qu'il a établi. Compte tenu de cela, même si je suis d'accord avec vous lorsque vous déclarez qu'on devrait peut-être faire appel à une commission royale d'enquête, adopter une autre approche ou prendre plus de temps—bien que je sois d'accord et d'autres aussi—la réalité c'est que nous n'aurons pas beaucoup plus de temps. Nous pourrions peut-être obtenir une brève prorogation du délai, mais à mon avis, nous devons faire de notre mieux en respectant le temps mis à notre disposition. Ce ne sera peut-être pas assez.

On nous a donné quelques renseignements au sujet de l'importance des consultations qui ont eu lieu en préparation du document *Aller sans entraves*. Nous avons vu une longue liste de gens de l'industrie qui ont été consultés au sujet de ce document avant que celui-ci ne soit distribué en juillet; ces personnes étaient donc relativement d'accord avec les objectifs, relativement d'accord avec l'échéancier que le ministre établirait. Est-ce qu'on a consulté amplement votre syndicat et les autres syndicats qui au total représentent 70,000 employés du transport?

**M. Abbot:** Non, notre association n'a pas été consultée du tout. Je sais que la plupart des organisations faisant partie de notre association n'ont pas été consultées non plus. Je ne peux pas le certifier, mais il y aurait peut-être eu quelques consultations par le biais du Congrès du travail du Canada si un de nos membres a par hasard fait partie d'un comité où il a été consulté. Mais notre association n'a pas été consultée d'aucune façon.

[Text]

**Mr. Tobin:** I suspect a good part of the reason for the tone of your brief—I hope you will not mind me telling you the tone of your brief is fairly confrontationalist—is probably that previous to today there has not been a formal opportunity for you to be heard. It is quite a lengthy brief, covering a lot of items, I suspect because of that.

On the safety side, bearing in mind that in so far as deregulation is concerned... and in a number of modes the U.S. has had more experience than we have had. They have been in a deregulated environment for some time. Is there any evidence you are aware of or you have access to that would suggest that south of the border the kinds of concerns you have about safety have become a reality where they have been living in a deregulated environment for some time?

**Mr. Abbot:** I can tell you that as far as rail is concerned, the internationals of the member unions that are internationals have been petitioning the government down there because of the state of the road bed, etc. The FAA down there have now initiated a consultative process with the various unions down there because they are becoming a bit concerned. We certainly know the airline industry down there is moving in an attempt to get some handle on the safety aspects of air.

Again, I do not want to go into the issue, but I have to give this as an example. The cabooses were taken off simply as the result of a presidential report and with no hearings, no safety implications whatsoever in the United States. They were taken off simply because the United Transportation Union signed a collective agreement. They traded it off. In fact, they did not trade it off; they were forced by presidential committee to take it off. Now we have, I think, four or five states—down there the state laws are involved—that have, or are in the process of passing, caboose laws to put them back on again.

But again, I do not like making references to the United States, because the United States approach to safety on the railway is simply to leave the railways to do it themselves. That is what happens. And that is...

**Mr. Tobin:** The reason I asked the question is that we had one of the senior executives of CP this morning tell us that... in fact, he used the U.S. experience with cabooses in particular. He talked about the last year and the first quarter of this year as an example of where the caboose is gone. He indicated to the committee in quite strong terms that in his judgment and in the judgment of all those involved it made zero difference, caboose or no caboose, on the safety side.

Anyway, I thought it would be important to give you an opportunity, from your perspective, to comment on what the experience has been south of the border.

We heard a great deal this morning, and we have for a number of days, about the role of Crown corporations in a

[Translation]

**M. Tobin:** Je crois comprendre que le ton de votre mémoire s'explique en grande partie—j'espère que vous ne m'en tiendrez pas rigueur si je dis que le ton de votre mémoire est un peu celui de l'attaque, de la confrontation—par le fait qu'avant aujourd'hui, vous n'avez probablement jamais eu l'occasion de vous faire entendre. Votre bref est très long et traite de plusieurs éléments, je suppose que c'est là l'explication.

Sur le plan de la sécurité, pour ce qui concerne la déréglementation... les États-Unis ont beaucoup plus d'expérience que nous dans un certain nombre de secteurs du transport puisqu'ils connaissent la déréglementation depuis quelque temps déjà; avez-vous des preuves ou pouvez-vous avoir accès à des preuves qui nous permettraient de croire qu'au sud de la frontière canadienne, les craintes dont vous nous avez fait part au sujet de la sécurité se sont réalisées dans ce contexte de déréglementation qui existe depuis quelque temps.

**M. Abbot:** Je peux vous dire que dans le domaine du transport par chemin de fer, les syndicats membres qui existent au niveau international ont présenté des pétitions au gouvernement pour se plaindre de l'état de l'infrastructure, c'est-à-dire des terre-pleins, etc. La *Federal Aviation Administration* américaine a mis en place un procédé de consultation auprès de divers syndicats car elle s'inquiète un peu; nous savons que l'industrie de l'aviation américaine tente d'obtenir un contrôle sur les divers aspects sécuritaires du transport aérien.

Encore une fois, je ne veux pas analyser cette question, mais je dois citer un exemple. On a retiré les wagons de queue simplement à la suite d'un rapport présidentiel, sans audience et sans analyse aucune des incidences sécuritaires aux États-Unis. On les a supprimés simplement parce que les Travailleurs Unis des transports ont signé une convention collective. Ils ont utilisé les wagons comme monnaie d'échange; en fait non, ils ne les ont pas utilisés comme échange, ils ont été forcés par un comité présidentiel à les supprimer. À l'heure actuelle, je crois que quatre ou cinq États—aux États-Unis, ces modifications concernent aussi les lois des États—ont adopté ou comptent bientôt adopter des lois afin de remettre en vigueur l'utilisation des wagons de queue.

Je répète que je n'aime pas citer les États-Unis à titre d'exemple car l'approche utilisée aux États-Unis à l'égard de la sécurité des chemins de fer, c'est simplement de laisser cette responsabilité aux compagnies. Voilà ce qui se produit et...

**M. Tobin:** J'ai posé cette question parce que ce matin, un des directeurs principaux du Canadien Pacifique nous a dit... en fait, il a cité l'exemple des wagons de queue aux États-Unis. En utilisant les chiffres de l'année passée et du premier trimestre de cette année à titre d'exemple, il a indiqué au Comité, en ne mâchant pas ses mots, qu'à son avis, et selon l'opinion de toutes les parties concernées, la présence du wagon de queue ne faisait aucune différence du point de vue sécuritaire.

De toute façon, j'ai pensé qu'il serait important de vous donner cette occasion de commenter, de votre point de vue, l'expérience des Américains en cette matière.

Nous avons beaucoup entendu parler ce matin, comme depuis plusieurs jours, du rôle des sociétés de la Couronne dans



## [Texte]

deregulated environment. We have heard from the Crown corporations themselves that they are going to operate on a businesslike basis. There are no dollars from the government. We have heard from people who are not Crown corporations—their competitors—that they are not operating in that way but they bloody well have to. We have had suggestions that they should be privatized, an equity position should be taken up to a level of 50%, etc. What kind of role do you see for Crown corporations in a deregulated environment?

• 1635

**Mr. Abbot:** Mr. Tobin, this is a very difficult question. I think the only country in the world that has such an animal as a Crown corporation is Canada, and I may be wrong there. Now, we set up a Crown corporation because this was required for political, regional development. The reason a Crown corporation like Canadian National was set up was because of the configuration, culturally, politically and geographically, of our country. That is why we had a Crown corporation. They have served us well in many instances and provided their purposes, such as the CBC. We cannot have private enterprise getting television to the northern parts of our country. In your province, Newfoundland, in 1949 as part of the terms of Confederation, there was an implicit, if not explicit, agreement that when you come into Newfoundland you will . . .

**Mr. Tobin:** Explicit.

**Mr. Abbot:** Explicit. Some people debate that, but we will say explicit. You will have transportation. The times change; the Crown corporation provides it. Then we forget about that, and now we are saying—and I use Newfoundland as being an example *au courant*—we have to look at the bottom line, the user pay. Crown corporations are now going to be like private companies.

I have a bit of a problem with the paradox there. How can a Crown corporation be something other than it is? A Crown corporation is a Crown corporation. I do not know how, by some magic, you are going to say that a Crown corporation is a Crown corporation, but now it is something else, and we are now going to put that into this wonderful world of deregulation or free enterprise or bottom-line competition. Then, on the other hand, we say that the purpose for which it was set up in Canada in the first place will be handled by some other body. Now, that some other body is exactly what a Crown corporation was when we started out in the exercise.

So I have a problem with how in this country you fit the purpose of a Crown corporation into something else and then say that the Crown corporation now is some entity other than what it is. I just do not know what happens with Crown corporations.

## [Traduction]

un contexte de déréglementation. Les sociétés de la Couronne elles-mêmes ont déclaré qu'elles fonctionneraient comme des entreprises commerciales. Aucune somme d'argent ne serait fournie par le gouvernement. Leurs concurrents, c'est-à-dire les entreprises qui ne sont pas des sociétés de la Couronne, déclarent que ces sociétés ne fonctionneront pas à l'heure actuelle de cette façon, mais qu'elles seront forcées de le faire. On a même suggéré ici que ces sociétés devraient être privatisées avec une participation allant jusqu'à 50 p. 100, etc. Quel genre de rôle croyez-vous que les sociétés de la Couronne devraient jouer dans un tel milieu déréglementé?

**M. Abbot:** Monsieur Tobin, c'est très difficile de répondre à cette question. Je pense que le Canada est le seul pays au monde qui ait des monstres que sont les sociétés de la Couronne, mais je me trompe peut-être. Si nous avons choisi de fonder une société de la Couronne, c'est parce que cela répondait à des exigences politiques, de développement régional. La création d'une société de la Couronne telle que le Canadien National s'explique par la configuration culturelle, politique et géographique de notre pays. C'est là la raison d'être de notre société de la Couronne. Ces sociétés, notamment Radio-Canada, ont bien servi nos intérêts dans bien des cas, et avaient leur raison d'être. Nous ne pouvons obtenir des entreprises privées qu'elles offrent des services de télédiffusion dans le Nord du pays. En ce qui concerne votre province, Terre-Neuve, il y a eu en 1949, dans le cadre de la Confédération, une entente implicite, sinon expresse, selon laquelle lorsqu'on vient à Terre-Neuve . . .

**M. Tobin:** Il s'agit bien d'une entente expresse.

**M. Abbot:** Si vous voulez. Certaines personnes le contestent, mais nous dirons qu'il s'agit d'une entente expresse. Vous aurez droit au transport. Les temps changent; c'est la société de la Couronne qui l'offre. Ensuite, on oublie tout ça et, maintenant, ce que nous disons—et je cite ici Terre-Neuve en exemple—nous devons replacer les choses dans leur juste perspective, ce sont les utilisateurs qui doivent payer. Dorénavant, les sociétés de la Couronne fonctionneront comme des sociétés privées.

Il me semble qu'il y a là un paradoxe. Comment une société de la Couronne peut-elle être autre chose que ce qu'elle est? Une société de la Couronne est une société de la Couronne. Je ne vois pas comment vous pouvez affirmer qu'une société de la Couronne est une société de la Couronne, mais qu'elle est maintenant autre chose et qu'elle va désormais faire partie de ce merveilleux monde de la déréglementation ou de la libre entreprise ou de la concurrence. Par ailleurs, nous affirmons que le mandat qui lui a été confié au départ et qui explique sa raison d'être sera confié à quelque autre organisme, celui-ci correspondant exactement à ce qu'était la société de la Couronne au point de départ.

Le problème qui se pose est donc le suivant: comment peut-on, dans ce pays, confier le mandat d'une société de la Couronne à quelque autre organisme et affirmer ensuite que la société de la Couronne est désormais une réalité autre que ce

[Text]

I will give you an example. In the wisdom of this country, right or wrong, they set up VIA Rail. People want real passenger service in this country; we had extensive hearings. We subsidize it to a great amount of money. There is no question that this is what Parliament, in its wisdom, wanted. We are now in the process, I believe, of passing a VIA Rail bill, and VIA Rail is a Crown corporation. As soon as we do that, VIA Rail automatically, in a deregulated environment, will die. So deregulation in this competitive basis in transport will actually, by the process of time, abolish VIA Rail.

Now, VIA Rail was created by the will of Parliament, and I think parliamentarians, if it is necessary, should have the guts and the wisdom to uncreate what they created and not let it slip away by deregulation.

**The Chairman:** The trouble is that we never created it. That is part of the problem.

**Mr. Abbot:** Well, Parliament created it.

**The Chairman:** It has never come before . . . Anyway, we will not get off on that.

**Mr. Abbot:** You are talking about the dollar item. That was somebody's mechanism that happens once in a while.

**Mr. Tobin:** I would say to the witness, Mr. Chairman, that when he extrapolates what happens to Crown corporations that are supposed to be run in a businesslike manner in a deregulated environment and he says that this is rather confusing, my own view is that it is not confusing. We are moving toward privatization—and we should not kid ourselves about it at all—of some of the major Crown corporations, such as Air Canada and CN. That is the logical conclusion. Whether or not it is clearly defined in the minds of the policy-makers today, whether or not it is there now, it will result as a force of events as we get into a deregulated environment. I do not have any doubt about that.

**Mr. Abbot:** Mr. Tobin, I certainly agree, notwithstanding what the Minister says. Personally, in my own view, if you embark on deregulation the way you are embarking on it, the ultimate end for a Crown corporation is privatization. That is unavoidable. It just follows logically in a sequence.

**Mr. Tobin:** Let me ask you about the new role that is going to exist between the Minister and the new regulatory agency versus the current structure with the CTC. Are you comfortable with that?

**Mr. Abbot:** Not completely, and I cover this in my appendix in more detail. But, Mr. Tobin, it seems we have gone dangerously in the opposite direction.

[Translation]

qu'elle est. Je ne sais pas vraiment pas ce qui se passe avec les sociétés de la Couronne.

Je vous citerai un exemple. On a décidé de créer au Canada, à tort ou à raison, la société Via Rail. Les Canadiens veulent un véritable service passagers: nous avons tenu énormément d'audiences sur la question. Cette société bénéficie d'une subvention énorme. Il ne fait aucun doute que cette société correspond à ce que recherchait le Parlement, dans toute sa sagesse. Nous sommes, me semble-t-il, sur le point de faire adopter un bill concernant Via Rail, et Via Rail est une société de la Couronne. Dès que cela sera fait, Via Rail sera automatiquement condamnée, dans le milieu de la déréglementation. Ainsi, la déréglementation et, partant, la concurrence, finira par avoir raison de Via Rail.

Maintenant, Via Rail a été créée par la volonté du Parlement, et je considère que les parlementaires devraient, s'il le faut, avoir le courage et la sagesse voulues pour défaire ce qu'ils ont fait et ne pas laisser à la déréglementation le soin de le faire.

**Le président:** Le problème c'est que nous ne l'avons jamais créée. Ça fait partie du problème.

**M. Abbot:** Eh bien, c'était une initiative du Parlement.

**Le président:** . . . De toute manière, ne nous attardons pas trop sur la question.

**M. Abbot:** Vous parlez de la question financière. C'était là une réaction que l'on observe de temps à autre.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je dirais au témoin que lorsqu'il fait des extrapolations à partir de la situation des sociétés de la Couronne qui sont censées être administrées comme des sociétés privées en milieu de déréglementation et qu'il affirme que cela sème la confusion, je n'abonde pas dans son sens. Nous nous acheminons vers la privatisation—et il ne faudrait pas que nous nous leurrions à ce sujet—de quelques-unes des principales sociétés de la Couronne, notamment Air Canada et CN. C'est une issue logique. Que cela soit clairement défini ou non dans l'esprit de ceux qui détiennent le pouvoir politique aujourd'hui, que ce soit chose faite ou non actuellement, c'est la tournure que prendront forcément les événements à mesure que nous avançons vers la déréglementation. Cela ne fait aucun doute dans mon esprit.

**M. Abbot:** Monsieur Tobin, je suis entièrement d'accord avec vous, quoi qu'en dise le ministre. Personnellement, je pense que si vous poursuivez sur la voie de la déréglementation, l'avenir d'une société de la Couronne sera la privatisation. C'est inévitable. Ce sera une conséquence logique.

**M. Tobin:** Permettez-moi de vous interroger au sujet des nouveaux rapports qui doivent exister entre le ministre et le nouvel organisme de réglementation, par rapport à ce qui existe actuellement avec le CRTC. Êtes-vous à l'aise avec cela?

**M. Abbot:** Pas entièrement. Et j'en parle de façon plus détaillée dans mon annexe. Mais, monsieur Tobin, il me semble que nous avons glissé dangereusement dans la direction opposée.

[Texte]

[Traduction]

• 1640

In my previous comments to a question, there was a concern that we had isolated transportation from Parliament and the Cabinet and the Minister, the representatives of the people of Canada, in this Pickersgill cocoon, if I can put it that way. That was wrong, to a degree. Now it seems that the present Minister is going to go the other way, and the new agency, whatever form that may take—whether it is embedded in legislation, or whether it reports to a deputy minister—reports to the Minister. From the *Freedom to Move* paper, it would seem that all paths lead to Rome, and that is the Minister; in other words, the Minister is going to have the power to do anything whatsoever. He will direct and be chief executive officer of these agencies. He will be the one who receives the report from his new acts on investigation mechanism. My view is that should go to Parliament, to this committee. I do not see how we have . . .

**Mr. Tobin:** But as a union with 70,000 members, fairly broadly representative right across the country, should that concern you with the political clout that you can potentially exercise?

**Mr. Abbot:** How do you mean should concern me?

**Mr. Tobin:** You say the Minister is going to have this tremendous power—all paths lead back to the Minister's office—he is going to have this absolute authority. I am asking you as someone representing here today various unions whose membership makes up a list of 70,000 individuals across this country, should that particularly concern you when you know that the Minister on the bottom line has political accountability to you? I am asking the question a bit tongue-in-cheek.

**Mr. Abbot:** Oh, you mean political accountability at election time?

**Mr. Tobin:** He has to answer for his decisions at election time, yes.

**Mr. Abbot:** Pardon me?

**Mr. Tobin:** He has to answer some time for his decisions, does he not?

**Mr. Abbot:** I am not going to talk and give the views of the 70,000 people I represent in the trade union movement for specific purposes. How they vote—I am told that some of them even vote for the NDP.

**The Chairman:** That is a very interesting . . . It is too bad Mr. Benjamin is not here. Your time really is up, Mr. Tobin.

**Mr. Tobin:** Thank you, Mr. Chairman. That was not my question, nevertheless . . .

**The Chairman:** That was an excellent place to stop for this round, Mr. Tobin. Mr. Gray, and then Mr. Reid, and then Mr. Angus.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Thank you, Mr. Chairman.

Dans les observations que j'ai déjà faites en réponse à une question, je m'inquiétais de ce que nous avions dissocié le transport du Parlement et du Cabinet et du ministre, autrement dit des représentants du peuple canadien, dans cet imbroglio, si je peux m'exprimer ainsi. C'était une erreur, en un certain sens. Il me semble maintenant que le ministre en place adoptera l'attitude opposée, et que le nouvel organisme, quel qu'il soit, qu'il soit prévu dans la législation ou qu'il relève d'un sous-ministre, relève du ministre. Depuis la parution du document *Aller sans entraves*, il semblerait que tous les chemins mènent à Rome, autrement dit, au ministre, en ce sens que le ministre aura le pouvoir de faire n'importe quoi. Il sera à la tête de ces organismes et sera le principal responsable des décisions. C'est lui qui recevra le compte rendu du nouveau système d'enquête. À mon avis, cela devrait être confié au Parlement, à ce Comité. Je ne vois pas comment nous avons . . .

**M. Tobin:** Mais en tant que syndicat qui regroupe 70,000 membres, assez bien répartis d'un bout à l'autre du pays, devriez-vous vous inquiéter de l'influence politique que vous pourriez exercer?

**M. Abbot:** Qu'entendez-vous par là?

**M. Tobin:** Vous affirmez que le ministre détiendra ce pouvoir énorme—tous les chemins finissent par aboutir au cabinet du ministre—qu'il aura ce pouvoir absolu. La question que je vous pose, vous qui représentez ici divers syndicats qui comptent en tout 70,000 membres aux quatre coins du Canada, est la suivante: cela devrait-il vous inquiéter vraiment alors que vous savez qu'au fond le ministre a des comptes à vous rendre sur le plan politique? C'est une question que je pose un peu en plaisantant.

**M. Abbot:** Vous parlez des comptes à rendre en période électorale?

**M. Tobin:** En effet, il doit répondre de ses décisions au moment des élections.

**M. Abbot:** Pardon?

**M. Tobin:** Il arrive un moment où il doit répondre de ses décisions, n'est-ce pas?

**M. Abbot:** Je ne vais pas parler au nom des 70,000 personnes que je représente à l'intérieur du mouvement syndical, pour des raisons précises. Comment votent-elles? On me dit que certaines d'entre elles votent même NDP.

**Le président:** Voilà qui est très intéressant . . . C'est dommage que M. Benjamin ne soit pas parmi nous. C'est vraiment tout le temps que je puis vous accorder, monsieur Tobin.

**M. Tobin:** Merci, monsieur le président. Ma question n'était pas celle-là, néanmoins . . .

**Le président:** C'était un moment idéal pour mettre fin à cette ronde, monsieur Tobin. Je donne maintenant la parole à M. Gray, ensuite à M. Reid et enfin à M. Angus.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Merci, monsieur le président.



[Text]

Mr. Abbot, in one of your opening remarks, you made the comment—and I do not want to cause a derailment here by any means—that you did not think this parliamentary committee should be doing this because we should be running the affairs of the country. Do you not believe, sir, that the national transportation system of this country is part of our affairs?

**Mr. Abbot:** With the greatest respect, I come to these committees, and sometimes I wonder in the questioning—I did not say that in that context. Mr. Benjamin asked me: Do I want the royal commission, or should this committee do the same thing by going for a year across the country with the same expertise? My answer to that was simply that I would prefer a royal commission because I think the members of this committee have far more important things to do other than transportation to take a sabbatical from the House of Parliament, and their constituencies for one year and go around on transportation.

Now, you have asked me the question by saying, in that answer, am I saying that I think this committee is wasting its time right now. That is not what I am saying. What I am saying is that this committee is put in an unfair position by the short mandate that it has been given; and what I am saying is that transportation and the requirement to look into all aspects of it, if the government set up the MacPherson commission—what I am simply saying is that exercise should be carried out when we make the changes now for the next 20 years. I am not saying, as you put it, that it is not important for Members of Parliament to think about transportation. Of course it is. But the implication of that question was that I do not think that the Members of Parliament should go off for a year's sabbatical doing this job when we have academics and other people who can do it.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I think, Mr. Abbot, that you are a little misleading there, because there are several other parliamentary committees, and part of the role of a parliamentarian is to get out and meet the people and see exactly what we need for change, if indeed we are in favour of change, be it in transportation, in justice, health and welfare, or any other area.

But I would like to carry it one step further. In your document you say:

the *Freedom to Move* white paper was presumably put together by members of the Minister of Transport's personal staff or the bureaucrats employed by Transport Canada under the direction of the Minister of Transport.

Now, also on this committee we have—I realize I am a young parliamentarian; I am not young but I am new in this game—we have Mr. Taylor with us, who has 20 years of experience as a Minister of Transport; we have Mr. Benjamin, in an opposing party, who has served several years and mainly on the Standing Committee on Transport; we have Messrs. Forrestall and Nowlan, who have also been there; we have Mr. Tobin,

[Translation]

Dans vos observations liminaires, vous avez affirmé—et je ne veux aucunement provoquer un déraillement ici—que vous ne pensiez pas que ce comité parlementaire devrait s'occuper de cette question étant donné que nous dirigeons les affaires du pays. Ne pensez-vous pas que le réseau des transports national relève de nos attributions?

**M. Abbot:** C'est avec le plus grand respect que j'assiste aux réunions de ces comités, et il m'arrive de me poser des questions au cours des débats—je ne disais pas ça dans ce contexte. M. Benjamin m'a posé la question suivante: est-ce que je veux que ce soit la commission royale d'enquête ou ce comité qui fasse le travail en se déplaçant pendant une année aux quatre coins du pays avec le même savoir-faire? Ma réponse à cette question est simplement que je préférerais une commission royale d'enquête parce que je pense que les membres de ce Comité ont des questions beaucoup plus importantes à régler et ne peuvent se permettre de prendre un congé du Parlement pour s'occuper de transport et pour s'éloigner de leur circonscription pendant une année, encore pour la même raison.

Maintenant, vous m'avez posé la question en me demandant si, à mon avis, ce Comité est en train de perdre son temps en ce moment même. Ce n'est pas ce que je dis. Ce que je dis c'est que ce Comité se trouve dans une situation inconfortable étant donné qu'il s'est vu confier un mandat de courte durée. En ce qui concerne le transport et la nécessité d'étudier la question sous tous ses angles, si le gouvernement mettait sur pied une commission d'enquête MacPherson... c'est la chose à faire, au moment où nous faisons des changements pour les vingt prochaines années. Je n'essaie pas de dire, comme vous l'avez laissé entendre, qu'il n'est pas important que les parlementaires s'occupent du transport. Au contraire. Par contre, je ne pense pas qu'ils devraient prendre une année sabbatique pour faire ce travail alors que nous avons des universitaires et d'autres spécialistes qui sont en mesure de le faire.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur Abbot, je pense que vous vous fourvoyez puisqu'il existe plusieurs autres comités parlementaires, et que le parlementaire a partiellement pour rôle de se déplacer pour rencontrer les gens et déterminer exactement les changements dont ils ont besoin, s'ils sont effectivement en faveur du changement, que ce soit dans le domaine du transport, de la justice, de la santé et du bien-être social ou dans tout autre domaine.

Mais j'aimerais pousser un peu plus loin l'analyse. Dans votre document, vous affirmez:

le Livre blanc *Aller sans entraves* a été probablement produit par les proches collaborateurs du ministre des Transports ou les fonctionnaires de Transports Canada sous la direction du ministre des Transports.

Eh bien, dans ce Comité nous avons—je sais que je suis un jeune parlementaire; je ne suis pas jeune mais ces choses-là sont nouvelles pour moi—nous avons avec nous M. Taylor qui a 20 ans d'expérience comme ministre des Transports, nous avons M. Benjamin, dans le parti d'opposition; il a travaillé plusieurs années principalement au sein du Comité permanent des transports. Nous avons MM. Forrestall et Nowlan qui ont

## [Texte]

who comes from a region of Canada where transport is of utmost importance; and we have myself, who comes as a new person, from a region of Canada on the Gaspé Peninsula, Eastern Quebec, that is extremely important, the Magdalen Islands included. So I question your statement, sir, in saying that the Minister's staff, Transport Canada and the people sitting on this committee with their expert staffs, are not capable of coming up with a decision, an advantageous decision . . .

## [Traduction]

également fait partie du Comité; il y a M. Tobin qui vient d'une région du Canada où le transport est de la plus haute importance et puis il y a moi, le nouveau, qui viens d'une région du Canada sur la Péninsule de Gaspé, dans l'Est du Québec, qui est extrêmement importante et englobe les Îles-de-la-Madeleine. Alors, monsieur, je proteste contre votre déclaration selon laquelle le personnel qui entoure le ministre, Transport Canada et les membres de ce Comité qui compte plusieurs experts, ne sont pas capables d'en arriver à une décision, une décision avantageuse . . .

• 1645

**Mr. Abbot:** With respect, that is not what I said, nor what am I saying.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** —for the National Transportation Act.

**Mr. Abbot:** Obviously, the *Freedom to Move* paper is a bureaucratic document and it only came from one of two places and that was, as I stipulated, from the Minister's personal staff or from the bureaucrats in Transport Canada. This is the normal process of a white paper. That is no mystery.

If, for example—which is a little bit of an unusual procedure—this committee had not got, by pressure in Parliament or however they did it, the document *Freedom to Move* referred to this committee, then you would not have had an opportunity to have your experts look at it. So you were not in there before the document was made with your expertise, which I am not criticizing. You may well have been.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** We were not.

**Mr. Abbot:** That is my point, you were not.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Okay, which brings me to your proposal for a royal commission. What type of expertise people? If you do not put Transport Canada, if you do not put the CTC, if you do not have Members of Parliament who are experienced in transportation, what type of people would you name to the commission, apart from a judge?

**Mr. Abbot:** I find it very difficult to answer these questions.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** I am not trying to be the devil's advocate here, sir. I am asking for your positive recommendation for members to be . . .

**Mr. Abbot:** Well, normally I could handle the devil's advocate, but you know, who do you put on a royal commission . . . ? Well, let me put it this way: if we went back and looked at the MacPherson Royal Commission, we found enough people in there with a detached outlook on transportation. I think of Professor Anderson, who did an excellent drafting job on the MacPherson commission. There is a number of tremendously intelligent practitioners in transportation all around this country, within the railway companies, who are all interested in sorting this mess out. You know, I . . .

**M. Abbot:** Sauf votre respect, ce n'est pas ce que j'ai dit, ni ce que je veux dire.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** . . . pour la Loi nationale sur les transports.

**M. Abbot:** Manifestement, le document intitulé *Aller sans entraves* est un document bureaucratique et il ne vient que de l'une des deux places possibles et c'est, comme je l'ai dit, du bureau du ministre ou des bureaucrates de Transports Canada. C'est le processus normal de publication d'un Livre blanc. Rien de mystérieux à cela.

Si, par exemple—ce qui est une façon de procéder tout à fait ordinaire—ce Comité n'avait pas obtenu, par pression au Parlement ou de quelque autre façon, ce document *Aller sans entraves*, vous n'auriez pas eu la chance de le faire examiner par vos experts. Alors vos experts n'ont pas pu participer à la publication de ce document, ce que je ne critique pas. Vous auriez bien pu y être.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Nous n'y étions pas.

**M. Abbot:** C'est ce que je dis, vous n'y étiez pas.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Bon, ceci m'amène à la proposition que vous avez faite à propos d'une commission royale. Quel genre d'experts? Si vous ne mettez pas les gens de Transports Canada, si vous n'appellez pas la CCT, si vous n'avez pas de parlementaires qui ont de l'expérience des transports, quel genre de personnes nommeriez-vous à la Commission, à part un juge?

**M. Abbot:** Il m'est très difficile de répondre à ces questions.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Je n'essaie pas de faire l'avocat du diable, monsieur. Je demande que vous me fassiez une recommandation positive au sujet des membres . . .

**M. Abbot:** Bien, d'ordinaire je peux répondre à l'avocat du diable, mais vous savez, qui est-ce qu'on nomme à une commission royale? Eh bien, considérons la chose de la façon suivante: revenons en arrière et considérons la Commission royale MacPherson, nous avons trouvé suffisamment de personnes ayant un point de vue objectif sur la question des transports. Je pense au professeur Anderson, qui a fait un excellent travail de préparation dans la Commission MacPherson. Il y a un nombre de praticiens extrêmement compétents dans le domaine des transports partout dans ce pays, dans les

[Text]

**The Chairman:** I think a royal commission finally comes down to recommendations which have to have political input from a Minister, the Cabinet and/or a parliamentary committee as the MacPherson Royal Commission did. I mean, I . . .

**Mr. Abbot:** I agree with that.

**The Chairman:** Yes. But somewhere, whether you like it or not, Members of Parliament . . .

**Mr. Abbot:** I have no problem with that, but the point is that then we have people weighing all of the options and giving parliamentarians and people who make decisions at least the broad scope of analysis and data upon which they can make their decisions, there could well be ripple effects that the Minister has not even thought about. Now, these would all come out, as the MacPherson commission did . . . All I say is that I think it is unfair, and I am not pleading the case for parliamentarians, but it seems to me rather unfair to take a generalized document like *Freedom to Move* and then dump that in the lap of the Standing Committee on Transport with their back-up and simply say: Now, we are giving you a couple of months and the legislation will be in the House to change Parliament. I have a problem with that.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, I have a very brief point of order.

**The Chairman:** Mr. Gray has the floor. Do you want . . .

**Mr. Forrestall:** Mr. Gray, do you mind just for a moment? Mr. Chairman, we have heard a lot in the last hour or so about how this was concocted in the back rooms of the Minister of Transport. Nothing could be further from accurate.

The process of consultation involved over 30 national groups, 51 will appear in front of this committee, the so-called bureaucrats and backroom boys and the Minister's personal staff, including myself and the Minister, and others, involved over 30 consultations with national groups and the transport community in this country. So you shrug your shoulders.

The process started last November. In fact, the process started in earnest shortly after the Mississauga incident that you referred to. It will continue after December 13. It will continue December 13. It will conclude in late spring or early summer, more likely some time in the fall. To suggest to the committee and the record that this was concocted in secrecy or behind closed doors, that we did not avail ourselves of the expertise out there, is quite misleading and wrong. I just wanted to correct it.

• 1650

**The Chairman:** He did not use the word "concocted". I am having a little difficulty here because I am on both sides on this thing. I am supposed to be the chairman.

**Mr. Abbot:** If I could . . .

[Translation]

compagnies de chemins de fer, qui sont tous intéressés à démêler cet écheveau. Vous savez, je . . .

**Le président:** Je pense qu'une commission royale arrive en définitive à des recommandations qui doivent avoir l'appui politique d'un ministre, du Cabinet ou d'un comité parlementaire comme la commission royale MacPherson. Je veux dire, je . . .

**M. Abbot:** Je suis d'accord.

**Le président:** Oui. Mais quelque part, que vous aimiez cela ou non, les députés . . .

**M. Abbot:** Cela n'est pas un problème pour moi, mais en fait, quand il y a des gens qui examinent toutes les possibilités et qui donnent aux parlementaires et aux décisionnaires au moins les grandes lignes de leurs analyses et des données sur lesquelles on puisse fonder des décisions, il peut bien y avoir un effet d'entraînement auquel le ministre n'a même pas pensé. Cela sortirait, comme dans le cas de la Commission MacPherson . . . Ce que je veux dire, c'est que ce n'est pas juste, et je ne plaide pas la cause des parlementaires, mais je pense que ce n'est pas juste de prendre un document général comme *Aller sans entraves* et de le jeter dans les bras du Comité permanent sur les transports avec les données à l'appui et de dire simplement: voilà, nous vous donnons quelques mois et le projet de loi sera soumis à la Chambre. Je n'aime pas ça.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, je voudrais invoquer très brièvement le Règlement.

**Le président:** M. Gray a la parole. Voulez-vous . . .

**M. Forrestall:** Monsieur Gray, me permettez-vous juste un instant? Monsieur le président, nous avons entendu beaucoup de choses depuis une heure ou un peu plus, à propos de ce qui a été concocté dans les antichambres du ministère des Transports. Rien ne saurait être aussi loin de la vérité.

Le processus de consultation mettait en cause plus de 30 groupes nationaux, 51 vont comparaître devant ce Comité, ceux qu'on appelle les bureaucrates et le personnel qui entoure le ministre, y compris moi-même et le ministre et d'autres, ce qui suppose plus de 30 consultations avec des groupes nationaux et le secteur des transports dans ce pays. Vous haussez les épaules . . .

Le processus a débuté en novembre dernier. En fait, le processus a commencé sérieusement peu de temps après l'incident de Mississauga que vous avez rappelé. Il va continuer après le 13 décembre. Il prendra fin à la fin du printemps ou au début de l'été, plus probablement vers l'automne. Prétendre à la face du Comité et publiquement que ceci a été concocté en secret ou à huis clos, que nous n'avons pas consulté des experts, c'est assez trompeur et c'est faux. Je voulais seulement corriger cette erreur.

**Le président:** Il n'a pas employé le mot «concocté». J'ai un peu de difficulté parce que je suis des deux bords sur ce sujet. Je suis censé être le président.

**M. Abbot:** Si je pouvais . . .



[Texte]

**The Chairman:** Mr. Forrestall, the Parliamentary Secretary, made an intervention, which I allowed.

You have the floor, Mr. Gray. I may step down from the Chair so that I can ask a few questions.

**An hon. member:** Hear, hear!

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Thank you, Mr. Chairman.

I think one thing that should be clear, Mr. Abbot, is that the Standing Committee on Transport is not on a one-year sabbatical to travel across the country and enjoy themselves. We consider this a very serious matter.

Would you explain the difference between deregulation and reregulation, as you mentioned it in your opening remarks?

**Mr. Abbot:** Excuse me again, Mr. Gray, I did not catch the question.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** On behalf of your member associations, in your opening remarks you mentioned "reregulation" rather than "deregulation". Could you give us some general ideas what you meant by that?

**Mr. Abbot:** It is semantics really, because when you reregulate you certainly deregulate.

**The Chairman:** As I understood the witness, Mr. Gray, and just to expedite the hearings, the Minister has gone too far. He could have changed many things, but did not have to try to come out with a brand new transportation method.

**Mr. Abbot:** He could reregulate the present system.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Yes.

**Mr. Abbot:** Deregulation means, by implication, that you are simply going to deregulate something, that you are going to take away. When you use "de", you have taken away regulation. If you say that you are going to "reregulate" something, it means you are going to regulate it, but in a different way. Now, if you want to regulate transportation in a different way, after some considerable thought, and introduce it in a proper timeframe, that may make some sense.

**The Chairman:** Is there ever a proper timeframe, Mr. Abbot?

**Mr. Abbot:** A proper timeframe . . . ?

**The Chairman:** Is there ever a proper timeframe?

**Mr. Abbot:** One could say . . .

**The Chairman:** Can you really say, from your experience, that if there were a royal commission, a new issue would come before this committee, an issue that has not touched this committee or the witnesses we have heard or are going to hear? Does the political decision have to be made on those issues?

**Mr. Abbot:** You asked if there ever was a proper timeframe. People have to be obviously conditioned to change. That is a very important factor also. It takes a certain amount of time

[Traduction]

**Le président:** M. Forrestall, le secrétaire parlementaire, a demandé la parole, et je la lui ai accordée.

A vous, monsieur Gray. Je quitterai la présidence pour pouvoir poser quelques questions.

**Une voix:** Bravo, très bien!

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Merci, monsieur le président.

Je pense qu'il faudrait qu'une chose soit bien claire, monsieur Abbot, c'est que le Comité permanent sur les transports n'est pas en année sabbatique pour se promener à travers le pays et en profiter. Nous considérons que ceci est une affaire très sérieuse.

Pourriez-vous expliquer la différence entre la déréglementation et la réforme de la réglementation, que vous avez mentionnée dans vos observations liminaires?

**M. Abbot:** Pardonnez-moi, monsieur Gray, je n'ai pas compris votre question.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Au nom de vos associations membres, dans vos observations liminaires, vous avez parlé de réforme de la réglementation plutôt que de la réglementation. Pourriez-vous nous expliquer dans les grandes lignes ce que cela veut dire?

**M. Abbot:** C'est une figure de style car quand vous réformez la réglementation, il est certain que vous déréglementez.

**Le président:** Si j'ai bien compris le témoin, monsieur Gray, et pour accélérer les choses, le ministre est allé trop loin. Il aurait pu changer bien des choses, mais il n'était pas obligé d'arriver avec une méthode de transport tout à fait nouvelle.

**M. Abbot:** Il aurait pu réformer la réglementation actuelle.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Oui.

**M. Abbot:** La déréglementation signifie implicitement que vous allez simplement déréglementer quelque chose, que vous allez enlever. Quand vous utilisez le préfixe «de», vous avez enlevé un règlement. Si vous dites que vous allez réformer la réglementation de quelque chose, ça veut dire que vous allez le réglementer à nouveau, mais de façon différente, après avoir beaucoup réfléchi, et introduire la réforme dans un délai convenable, cela peut avoir du bon sens.

**Le président:** Un délai convenable, est-ce que cela existe, monsieur Abbot?

**M. Abbot:** Un délai convenable . . . ?

**Le président:** Un délai convenable, est-ce que cela existe?

**M. Abbot:** On peut dire . . .

**Le président:** Pouvez-vous affirmer, d'après votre expérience, que s'il y avait une commission royale, un nouveau sujet serait présenté à ce Comité, un sujet que ce comité ou les témoins que nous avons entendus ou que nous allons entendre n'ont pas touché? Est-ce que la décision politique doit être fondée sur ces questions?

**M. Abbot:** Vous avez demandé s'il y avait un délai convenable. Il faut évidemment conditionner les gens pour qu'il y ait un changement. Ça aussi, c'est très important. Il faut du temps

[Text]

and education. People have to have input, they have to see that there are sufficient experts looking at a problem.

Let us take Newfoundland, for example. I have met with the Minister and we are waiting now for a decision, a political decision that involves transportation.

When we have deregulation of the air, we might have some little cities in Canada with no . . . There is not a group of small airlines coming in to fill this vacuum, as the drawing plan would say should happen. It does not happen. We do not know these things. We have taken the experience from the United States. It has 76 cities and major hubs in air. We have assumed it will happen in this country. This country is completely different, but we assume the same thing will happen. Competition—we will make sure everyone is fixed up. We do not know that. Nobody has studied that in this country; nobody has looked at it.

The Newfoundland Railway is a good example. The CTC, a regulatory body, increased the rates. If that happens, that could put the Newfoundland Railway out of business. Yet this is a problem that the present Minister knows. We have a five-year plan after the Sullivan commission, It is not new.

**Mr. Tobin:** Was it last June?

**Mr. Abbot:** Exactly; it is not new. The Minister has three options. Now, this is something in transportation that has been known for years. What is going to happen with the massive problems that could come up because we have not done sufficient homework in this country? We could have an unusual situation in this country.

Our association represents the grain handlers at Thunder Bay. For some unique reason we have rock players who are feeding the people with grain, and yet in a country that supposedly can grow the grain to feed the world we have 1,200 grain handlers at Thunder Bay laid off for the last year. What about that problem? What about the problems of the seaway? A thousand things should be looked at before we suddenly say, let us jump in and deregulate and see what happens. That is the only point our association makes.

• 1655

**The Chairman:** Thank you. I cut Mr. Gray off. You have one more short question, then Mr. Angus and then Mr. Reid.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Abbot, one other statement you make in your brief is that the Order in Council protecting grain-dependent rail-lines until the end of the century should not be changed. Do I assume that within the next 15 years your member associations would not be in agreement if there was another system or another mode of transportation that would be more efficient in these branch lines?

[Translation]

et des efforts d'éducation. Les gens ont besoin d'être renseignés; il faut qu'ils voient qu'un nombre suffisant d'experts se penchent sur le problème.

Prenons Terre-Neuve comme exemple. J'ai rencontré le ministre et maintenant nous attendons une décision, une décision politique au sujet des transports.

Quand nous avons la déréglementation du transport aérien, il peut y avoir des petites villes du Canada qui n'ont pas . . . Il n'y a pas un groupe de petites compagnies aériennes qui arrivent pour combler le vide comme le voudrait le plan. Ce n'est pas ce qui se passe. Nous n'en savons rien. Nous avons pris l'expérience des États-Unis. Ils ont 76 villes et des grands centres de rayonnement dans le transport aérien. Nous avons supposé que cela allait arriver ici. Notre pays est totalement différent, mais nous avons cru que la même chose allait se passer. La concurrence—nous allons nous assurer que tout le monde obtient quelque chose. Nous n'en savons rien. Personne ici n'a étudié cette question; personne ne l'a examinée.

La compagnie de chemins de fer de Terre-Neuve est un bon exemple. La CCT, organisme de réglementation, a augmenté les tarifs. Si cela arrive, la compagnie des chemins de fer de Terre-Neuve pourrait faire faillite. Et c'est un problème dont le ministre actuel est au courant. Nous avons un plan quinquennal après la commission Sullivan, ce n'est pas nouveau.

**M. Tobin:** Est-ce que c'était en juin dernier?

**M. Abbot:** Justement; ce n'est pas nouveau. Le ministre a trois choix. Dans le domaine des transports, c'est quelque chose qu'on sait depuis des années. Qu'est-ce qui va arriver avec le paquet de problèmes qui pourraient ressortir parce que nous ne sommes pas suffisamment préparés dans ce pays? Nous pourrions faire face à une situation particulière dans ce pays.

Notre association représente les entreprises de manutention du grain à Thunder Bay. Pour des raisons très particulières, nous avons des interprètes de rock qui recueillent des fonds pour acheter des céréales afin de nourrir le monde, et pourtant, dans un pays qui est censé cultiver les céréales pour nourrir le monde, 1,200 manutentionnaires de céréales ont été congédiés l'an dernier à Thunder Bay. Qu'a-t-on à répondre à cela? Et qu'en est-il des problèmes de la voie maritime? Il y a mille et un points à prendre en considération avant que nous ne fassions le saut en faveur de la déréglementation. C'est le seul point que notre association tient à faire valoir.

**Le président:** Merci. Je dois interrompre M. Gray. Vous avez droit à une autre brève question, après quoi je donne la parole à M. Angus et ensuite à M. Reid.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur Abbot, un autre point que vous faites valoir dans votre exposé est que le décret en conseil qui protège les lignes de chemin de fer qui dépendent du transport céréalier jusqu'à la fin du siècle ne devrait pas être modifié. Dois-je conclure que pour les 15 prochaines années, vos associations membres ne seraient pas d'accord s'il y avait un autre système ou mode de transport qui serait plus efficace dans ce secteur?

## [Texte]

**Mr. Abbot:** These are the grain-dependent branch lines that governments have looked at in a variety of ways, and it seems that these grain-dependent branch lines are required in the Prairies to assist the farmer in the movement of his grain. Every time you look at alternate methods we get into the federal-provincial area. The provinces say: If you attempt to truck grain then we have to pay the highway costs. The farmer does not like that. There are a thousand implications.

All we are simply saying is that the system is there now and it has been for many years. The farmers need it and the Government of Canada decides that western Canada needs these branch lines so let us keep them there. If there was proper examination and changes to that network have to be done in a realistic way, so be it. How can we oppose such a change?

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Mr. Abbot, you are saying that they should be protected until the end of the century; in your former statement you said we should be susceptible to change, to improvement.

**Mr. Abbot:** There I am simply agreeing with a statement in the *Freedom to Move* paper because the Minister in his *Freedom to Move* paper said they would stay. So I am simply saying I agree with the Minister. It is your Minister's statement I am agreeing with.

**The Chairman:** Mr. Gray, that is a nice note to end that questioning on. We got some agreement on something that is rather large to those lines.

Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman.

I have listened with interest to the discussion this afternoon and I think two things are clear. One is that if we had taken the same approach as a committee to some of our company witnesses then we would be bogged down and never get anywhere in terms of the manner in which we have dealt with Mr. Abbot; secondly, I think we all have a lot to learn.

Mr. Abbot, was your group one of the ones that was consulted by the Minister and his officials in advance of the publication?

**Mr. Abbot:** The answer is no.

**The Chairman:** We will toughen up everything if you are going to start your questioning with the comment you made. If members ask provocative questions then I frankly as a chairman like it because I would like to ask more provocative questions myself and I feel handicapped.

**Mr. Tobin:** As long as they are not about safety.

**Mr. Angus:** I will keep that in mind when . . .

**The Chairman:** Okay.

## [Traduction]

**M. Abbot:** Il s'agit de lignes ferroviaires que les administrations publiques ont étudiées de diverses façons, et il semblerait qu'elles correspondent à un besoin dans les Prairies dans la mesure où elles aident l'agriculteur dans le transport de ses céréales. Chaque fois qu'il est question de méthodes de rechange, c'est le champ de compétence fédéral-provincial qui est concerné. Les provinces tiennent le raisonnement suivant: si vous essayez de transporter par camion vos céréales, nous devons assumer les frais d'autoroute. Cela ne plaît pas à l'agriculteur car il pourrait y avoir une foule de conséquences.

Tout ce que nous nous bornons à dire, c'est que le système est actuellement en place et depuis de nombreuses années. Les agriculteurs en ont besoin et le gouvernement du Canada décide que l'Ouest canadien a besoin de ces lignes, donc laissons-les là où elles sont. Si ce réseau faisait l'objet d'une évaluation appropriée, à la lumière de laquelle on décidait d'y apporter des changements réalistes, ce serait très bien. Comment pouvons-nous faire obstacle à un tel changement?

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur Abbot, ce que vous dites, c'est que ces lignes devraient être protégées jusqu'à la fin du siècle; or, vous avez déjà dit que nous devrions être réceptifs au changement, à l'amélioration.

**M. Abbot:** Là, je suis tout simplement d'accord avec un énoncé que l'on trouve dans le document *Aller sans entraves*, puisque le ministre affirme dans ce document que ces lignes seraient conservées. Donc, je ne fais qu'abonder dans le sens du ministre. Je suis tout simplement d'accord avec votre ministre.

**Le président:** Monsieur Gray, c'est là une belle façon de mettre un terme à vos questions. Nous sommes parvenus à forme d'entente sur un point assez important.

Monsieur Angus.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président.

J'ai écouté avec intérêt la discussion de cet après-midi et je pense qu'il y a deux points qui ressortent très nettement. Premièrement, si nous avions adopté la même approche en tant que Comité à l'égard de certains témoins représentant les compagnies, nous nous serions embourbés et nous ne serions parvenus nulle part, par comparaison à nos rapports avec M. Abbot; deuxièmement, je pense que nous avons énormément à apprendre.

Monsieur Abbot, votre groupe faisait-il partie de ceux qui ont été consultés par le ministre et ses collaborateurs avant la publication?

**M. Abbot:** La réponse est non.

**Le président:** Les choses vont se corser si vos questions commencent avec la remarque que vous venez de faire. Si les membres du Comité posent des questions tendancieuses, j'en suis ravi en tant que président car j'aimerais moi-même poser des questions plus tendancieuses et je me sens handicapé.

**M. Tobin:** Pourvu qu'elles ne portent pas sur la sécurité.

**M. Angus:** Je ne perdrai pas ça de vue lorsque . . .

**Le président:** Très bien.



## [Text]

**Mr. Angus:**—some of the other witnesses come before us.

The railway companies today and at other times have made reference to deregulation in terms of costs. Of course when they talk about it they talk about the ability to abandon branch lines and do things that, depending on your point of view, may or may not have an impact on safety. But the one to which they have not made any reference are the government-imposed costs such as fees and charges that, while not directly, say, on rail, do have an impact on the movement of commodities from west to east or from the Prairies to British Columbia. I am thinking of tolls and charges on the seaways; I am thinking of cost recovery for Coast Guard services—all that is going to have an impact on the ability of the transportation system to move products throughout this country. Do you have any comments on that aspect of cost deregulation?

**Mr. Abbot:** Mr. Angus, I have a problem grasping the essence of your question. Are you saying, on the seaway, for example, should we not charge tolls to go through the seaway?

• 1700

**Mr. Angus:** In the context of deregulation, which means the ability of transportation industries to move products faster, cheaper, and less encumbered, the railway companies have talked about having permission to do those kinds of things that will reduce their costs. But they have not talked about the government-imposed costs, like seaway tolls, that they have no control over. Would it be, from your point of view, better to reduce those costs—the government-imposed costs, such as tolls—than to let the railroads have the opportunity at will to abandon branch lines or make operational changes?

**Mr. Abbot:** Let me give you an example. The airlines have the luxury of having the government provide airports. Yet the railways have to maintain and put in their own road bed. So there was a suggestion at a hearing some time ago that perhaps we should nationalize and the government should own the road beds.

There again, if you pursue that, you are getting into—although perhaps I do not not fully agree with it—what you are trying to get away from, and that is government intervention in transportation. I assume within the narrow area of safety, which the Minister has given his word on . . . in every other area the idea is to make transportation . . . instead of a tool for regional development and a supportive arm the government should be involved in, you are embarking on the road of simply saying that transportation—to quote Otto Lang—should be user-pay, transportation should stand on its own, we should all pay for whatever we have to pay for, and that is the end of it. Government should get out of it. Crown corporations, if you cannot survive . . . we can maybe have Paul Desmarais, who wanted a railway, buying the CN, and he can have his fight with Canadian Pacific. Out of all of that the people of Canada will be better off than with the present

## [Translation]

**M. Angus:** . . . nous entendrons les témoignages de quelques autres personnes.

De nos jours, les sociétés ferroviaires parlent de l'aspect financier de la déréglementation, et elles l'ont fait auparavant. Bien entendu, lorsqu'elles en parlent, elles parlent de l'aptitude à abandonner les lignes secondaires et elles font des choses qui, selon le point de vue que l'on a, peuvent ou non avoir des répercussions sur la sécurité. Mais jusqu'ici, elles n'ont pas encore parlé des coûts imposés par les autorités publiques, par exemple les frais qui, bien qu'indirectement, ont effectivement un impact sur le transport des marchandises d'ouest en est ou des Prairies jusqu'en Colombie-Britannique. Je parle ici des péages et des droits perçus sur les voies maritimes; je parle du coût des services de la Garde côtière—autant de facteurs qui ont un impact sur la capacité du réseau de transport à transporter les marchandises aux quatre coins du pays. Avez-vous des observations à faire sur cet aspect de la déréglementation?

**M. Abbot:** Monsieur Angus, j'ai du mal à saisir le fond de votre question. Êtes-vous en train de dire que sur la voie maritime, par exemple, nous ne devrions pas percevoir de péages pour l'accès à la voie maritime?

**M. Angus:** C'est dans le cadre de la déréglementation, qui représente pour les industries de transport une expédition plus rapide des marchandises, des coûts plus faibles et des services moins encombrés, que les sociétés ferroviaires ont discuté du droit d'adopter certaines mesures en vue de réduire leurs coûts. Cependant, elles n'ont pas discuté de certains frais imposés par le gouvernement, notamment les péages de la voie maritime, sur lesquels ils n'exercent aucun contrôle. À notre avis, serait-il plus avantageux de réduire ces frais—les frais imposés par le gouvernement, tels les péages—que de laisser aux chemins de fer le droit d'abandonner à volonté des embranchements ou de modifier leurs activités?

**M. Abbot:** Laissez-moi vous donner un exemple. Les lignes aériennes ont l'avantage de disposer d'aéroports fournis par le gouvernement. Tandis que les chemins de fer doivent eux-mêmes entretenir et poser les voies. Aussi, lors d'un débat précédent, quelqu'un a proposé une nationalisation. Les voies devraient être la propriété de l'État.

Mais ceci représente une ligne de conduite que nous tentons justement d'éviter—même si j'ai des réticences à ce sujet—c'est-à-dire l'intervention du gouvernement dans le secteur du transport. Je suppose que dans le domaine restreint de la sécurité au sujet duquel le ministre a donné sa parole . . . dans tous les autres domaines, il faut envisager le transport . . . non comme un outil ou un élément de soutien du développement régional devant être appuyé par le gouvernement, vous vous mettez à dire que le transport pour citer Otto Lang—devrait être un service défrayé par les usagers, qui s'autofinancera. Nous devrions tous payer le prix qu'il faut et ne plus en parler. Le gouvernement devrait se retirer. Aux sociétés de la Couronne, si vous ne pouvez pas maintenir vos activités . . . nous devrions peut-être permettre à Paul Desmarais, qui a toujours voulu posséder un chemin de fer, d'acheter le CN. Ainsi, ce sera à lui d'entrer en concurrence avec le Canadien

## [Texte]

quasi-involvement of government in transportation by providing infrastructures, and when these infrastructures are there, hoping competition in other areas of commodities will serve the purpose. It would appear that is gone.

So if you come back and say we should own the road beds, then you are just doing again what would appear . . . You see, I have a great problem in deciding in my mind . . . who was it who asked for the *Freedom to Move* paper anyway? Was it the airlines? Was it Air Canada? Was it CPR? I wonder who came along in this country and said we are doing it all wrong and we need something new. I have a problem finding out where that came from. I did not see a great policy plank in the Conservatives' election program that was going to do all of this. Maybe that is why they are doing it: because it was not in their election promises.

**Mr. Forrestall:** It certainly was, sir. If you had bothered to read it, you might have been somewhat enlightened.

**Mr. Angus:** Mr. Abbot, I want to leave that and go back to your earlier discussion about the north-south situation. Just for my own clarification, do you see, as a result of this white paper and whatever its transformation into the National Transportation Act becomes, that we will see Canadian-produced commodities moved from one point in Canada to another through the United States?

**Mr. Abbot:** Good question. As far as I am concerned, with the type of deregulation in the *Freedom to Move* paper there is absolutely no question in my mind—I say this quite freely—that we will destroy our trucking industry. There is no question in my mind that the trucking industry will be north-south. As far as rail is concerned, that could well evolve also. I think if you looked at the way Canadian Pacific have been over the past four or five years gearing themselves up by their acquisitions of railways in the United States—and I commend them for this—they must have had a premonition about what was coming, because . . .

**Mr. Angus:** Maybe they asked for it.

**Mr. Abbot:** I do not know; not publicly, but many things are done that are not done publicly.

They are gearing up on a continental basis. They are gearing up on a continental basis in their rail and they are gearing up on a continental basis in their trucking. I think Mr. Allison this morning put it very succinctly and honestly: We will move anything at the lowest cost possible for a profit. Now, whether that be in Canada or on a continental basis, Canadian Pacific is a multinational corporation, and let us not kid ourselves. So be it; that is the name of their game.

## [Traduction]

Pacifique. Le peuple pourrait davantage en tirer profit que de la quasi-intervention du gouvernement dans le secteur du transport, qu'il pratique en créant les infrastructures. Le gouvernement espère qu'une fois les infrastructures en place, la concurrence avec d'autres secteurs d'activités se chargera du reste. Mais il semble que ce ne soit plus le cas.

Alors, si vous revenez en arrière, et prétendez que les voies devraient nous appartenir, alors vous reprenez ce qui semblerait . . . voyez-vous, je n'arrive pas à me faire une opinion . . . qui a demandé qu'on publie le *Aller sans entraves*? Est-ce que ce sont les compagnies aériennes? Air Canada? CPR? Je me demande qui dans ce pays à un moment donné a déclaré que nous faisons fausse route et que nous avons besoin d'innovations. Je n'arrive pas à déterminer d'où vient cette idée. Je ne me rappelle, lors des dernières élections, d'aucun point du programme politique des conservateurs assez important pour entraîner tout ceci. Peut-être est-ce pour cela que les Conservateurs adoptent cette ligne de conduite: parce qu'il n'en était pas question dans leurs promesses électorales.

**M. Forrestall:** Il en a certainement été question, monsieur. Si vous vous étiez donné la peine de lire le programme, vous auriez peut-être été plus éclairé sur le sujet.

**M. Angus:** M. Abbot, j'aimerais laisser cette question de côté et revenir à notre discussion sur la situation nord-sud. Simplement pour m'éclairer à ce sujet, j'aimerais avoir votre avis sur les effets du Livre blanc, quelle qu'en soit la version transformée qui apparaît dans la Loi nationale sur les transports. Est-ce que les denrées produites au Canada pourraient être acheminées d'un point à l'autre du Canada en passant par les États-Unis?

**M. Abbot:** C'est une bonne question. Je crois qu'étant donné les modalités de la déréglementation exposées dans le document *Aller sans entraves*, il n'y a absolument aucun doute dans mon esprit—et je l'affirme sans réserve—que nous détruirons l'industrie du camionnage. Il n'y a aucun doute dans mon esprit, que l'industrie du camionnage exploitera l'axe nord-sud. Quant au transport ferroviaire, il pourrait également emprunter cet axe. Je crois que si on examine la tendance du CP, au cours des quatre ou cinq dernières années, on s'aperçoit qu'il a accru ses capacités de service grâce à des acquisitions de chemins de fer aux États-Unis—et je l'en félicite—il devait avoir un pressentiment de ce qui s'en venait parce que . . .

**M. Angus:** Le CP a peut-être préparé le terrain.

**M. Abbot:** Je n'en sais rien; pas publiquement en tout cas, mais beaucoup de choses se trament loin des yeux du public.

Ils augmentent leur capacité de service en visant le continent. Dans le domaine des chemins de fer comme dans celui du camionnage, ils s'orientent vers un marché continental. Ce matin, je crois que M. Allison l'a exprimé très brièvement et honnêtement: nous sommes prêts à transporter n'importe quoi au coût le plus bas possible pour faire un profit. Maintenant, s'agit-il de transport au Canada ou sur une base continentale? Le Canadien Pacifique est une société multinationale, ne nous y trompons pas. Ainsi soit-il. Voilà ce qu'ils visent.

[Text]

• 1705

[Translation]

**Mr. Angus:** Is that problem you foresee specifically due to the aspect of the white paper calling for confidential rates, or is it some other aspect that would lead to that?

**Mr. Abbot:** The confidential rates are one aspect of it, but I think Canadian Pacific in their wisdom have geared up on the basis that they predicted continentalism in transportation, and I think they are being proven right. The paper *Freedom to Move* is the first step; the next step is the free trade concept. Once these two things are in place, I think we will have a *de facto* transportation continental basis. In other words, paradoxically, we will have done by economics what Sir John A. MacDonald tried to prevent by geography.

**Mr. Angus:** In terms of experience to date, since the Staggers Rail Act and any other change on the American side, have you noticed a shift in the industry in terms of products moving south?

**Mr. Abbot:** No, I would not be close to that in my job scope, really.

**Mr. Angus:** Okay. One of the other things we talked a bit about this morning with CP is the impact of allowing, I guess, the private carriers to have the back-haul provisions and its possible impact on the for-hire group, which I think would affect your members. Have you any impression as to what the actual impact will be if the private carriers are allowed to compete only for commodities?

**Mr. Abbot:** In the trucking industry?

**Mr. Angus:** In the trucking industry.

**Mr. Abbot:** I think the whole trucking industry in Canada will simply be disrupted beyond all recognition to the adverse effect of some 386,000 employees who are in one way or another involved in the trucking industry as it is in Canada. The United States in every aspect in the trucking industry will wipe out the trucking industry in for-hire, and that will be the end of it.

There will be other ripple effects. I think that in the trucking industry with United States plants, we will say, in Toronto, you could serve the vast majority of the trucking availability, which is all in Ontario or that area, and capture the lot. What will happen is that you will obviously see a fight to the death, if you will, as has happened in United States, only in United States, albeit fighting with American trucking companies, we will become just a simple branch plant of the United States in the trucking industry. Perhaps Canadian Pacific may well survive, but the Canadian Pacific will survive because they will obviously gear up to become one of the continental giants, and they certainly will.

Now, I do not know what that will do to the outlying places and the smaller towns in Canada. They may get a better service from the Americans; I do not know. But it will certainly put masses of people in the industry out of business.

**M. Angus:** Le problème que vous prévoyez est-il précisément dû à la proposition du Livre blanc réclamant des taux confidentiels ou découlerait-il de quelque autre aspect?

**M. Abbot:** Les taux confidentiels constituent l'un des aspects de la question, mais j'estime que, dans sa sagesse, le Canadien Pacifique s'est orienté selon ses prévisions, soit le «continentalisme» en matière de transport, et je crois que les événements lui ont donné raison. Le document *Aller sans entraves* est la première étape; la prochaine est la notion du libre-échange. Quand nous aurons cela, je pense que nous aurons *de facto* un transport sur une base continentale. Autrement dit, paradoxalement, nous aurons fait par le biais de l'économie ce que Sir John A. MacDonald a tenté d'empêcher par la géographie.

**M. Angus:** Selon votre expérience à ce jour, depuis l'adoption de la *Staggers Rail Act* et à la suite des autres changements intervenus du côté américain, avez-vous remarqué un changement dans l'industrie pour ce qui est des produits transportés vers le Sud?

**M. Abbot:** Non, vraiment, je ne suis pas en mesure de vous répondre, d'après mes fonctions.

**M. Angus:** Bien. Nous avons également parlé un peu ce matin avec le CP des conséquences qu'il y aurait à autoriser les transporteurs privés à avoir des clauses relatives aux trajets de retour et de l'effet de telles clauses sur les transporteurs qui pratiquent le louage. À mon sens, ceci affecterait vos membres. Avez-vous quelque idée de ce qui se passerait vraiment si on permettait aux transporteurs privés de se faire la concurrence uniquement pour les marchandises?

**M. Abbot:** Dans l'industrie du camionnage?

**M. Angus:** Dans l'industrie du camionnage.

**M. Abbot:** Je crois que toute l'industrie du camionnage au Canada serait tout simplement bouleversée au point d'en être méconnaissable, et cela aurait des conséquences néfastes sur quelque 386,000 employés qui, à l'heure actuelle, travaillent d'une manière ou d'une autre dans l'industrie du camionnage au pays. Les États-Unis détruiraient complètement l'industrie du camionnage de louage, et c'en serait fait de cette industrie.

Il y aurait d'autres effets d'entraînement. J'estime que l'industrie du camionnage ayant des installations américaines, disons à Toronto, pourrait répondre à la vaste majorité des besoins en matière de camionnage, tous en Ontario ou dans cette région-là, et accaparer le gros du marché. On assisterait manifestement à une lutte à mort du même genre que celle qui s'est livrée aux États-Unis, sauf qu'aux États-Unis... bien que luttant contre les sociétés de camionnage américaines, nous ne serons plus qu'une simple succursale des États-Unis dans le domaine de l'industrie du camionnage. Peut-être que le Canadien Pacifique peut fort bien survivre, mais cette société survivra parce qu'elle se sera préparée à devenir l'un des géants du transport continental, ce qu'elle deviendra assurément.

Je ne sais pas quels seront les effets sur les endroits éloignés et les petites villes canadiennes. Les Américains peuvent peut-être leur offrir un meilleur service... Je n'en sais rien. Mais



[Texte]

**Mr. Angus:** You actually mixed two things into your answer. One was the potential American domination, but you have companies who are hauling their own products from one part of this country to another within Canada, Canadian-owned companies. Right now, because of the regulations they are not allowed to haul anything back.

**Mr. Abbot:** Yes.

**Mr. Angus:** Separating out the question of the Americans moving in and assuming there was a kind of rule that said they could not, what would happen within Canada as a result of the opening up of the back-haul provisions for the private carriers? How many of the for-hire companies would go under?

**Mr. Abbot:** I would not be able to answer that question. I am not that deeply involved in trucking, but I believe that somewhere along the way the CBRT & GW may be making a submission. They are highly involved in trucking and that in-depth question could be asked of them.

• 1710

The major point I would like to make, really, is this: if that is the kind of question before any action is taken, the trucking industry should be sitting down and having a look at and providing information that we can all sort of contribute to and agree on, on the basis of what is fact and what will happen if  $x$  is done. And if  $y$  is done, this would be the answer. Now, there is enough expertise in trucking in Canada that I am sure that could be done. Before we do anything, that type of exercise should be gone through.

In other words, I am sure we could ascertain exactly what the effects on Canadians this would have, exactly what the effects on the trucking industry it would have, exactly the effects it would have on the manufacturing industries, the secondary producers. Now, once we have all these facts and can accept them, then perhaps political decisions could be made, as we may well want to do. But at least we would be making decisions in the light of a broad spectrum of basic fact.

**Mr. Angus:** You are talking about cost benefit analysis, for example.

**Mr. Abbot:** Well, exactly.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Angus. Mr. Reid.

**Mr. Reid:** In view of the hour, Mr. Chairman, I will yield.

[Traduction]

un grand nombre de personnes de l'industrie se retrouveront certainement sans travail.

**M. Angus:** Vous avez en fait mêlé deux choses dans votre réponse. Il y a d'abord la domination possible des Américains; mais il y a des compagnies à capitaux canadiens qui transportent leurs propres produits d'un endroit à un autre, au Canada. A l'heure actuelle, à cause de la réglementation, elles ne sont autorisées à transporter aucun frêt de retour.

**M. Abbot:** Oui.

**M. Angus:** Si nous mettions de côté la question de l'invasion de l'industrie par les Américains en supposant qu'il existe une sorte de règle qui leur interdise de le faire, qu'arriverait-il au pays si on autorisait les transporteurs privés à avoir des clauses relatives aux trajets de retour? Combien de compagnies dans le domaine du camionnage de louage disparaîtraient?

**M. Abbot:** Je serais incapable de répondre à cette question. Je ne suis pas si engagé que ça dans le camionnage, mais je crois qu'il est probable qu'à un moment donné, la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers présentera un mémoire. Elle est étroitement liée à l'industrie du camionnage et on pourrait lui poser cette question de fond.

En fait, j'aimerais surtout attirer l'attention sur le fait que s'il faut se poser ce genre de questions avant d'envisager quoi que ce soit, l'industrie du camionnage devra alors prendre le temps de donner de l'information et d'examiner celle que nous pourrions en quelque sorte fournir tous ensemble, en prenant soin de déterminer les faits et ce qu'il adviendra si on le fait. Et si on le fait, on aura la réponse voulue. Et il y a assez d'experts du camionnage au Canada pour garantir que cela puisse se faire. Voilà ce qu'il y a à faire avant d'entreprendre quoi que ce soit.

En d'autres termes, je suis sûr que nous pourrions déterminer exactement les effets que cela aurait sur les Canadiens, exactement les effets que cela aurait sur l'industrie du camionnage, sur les industries manufacturières qui sont les producteurs secondaires. Maintenant, lorsque nous connaissons tous ces faits et que nous pourrions les accepter, nous pourrions peut-être prendre des décisions d'ordre politique comme nous serons probablement prêts à le faire. Mais, au moins, nous prendrions des décisions fondées sur un large éventail d'éléments essentiels.

**M. Angus:** Vous parlez de l'analyse coûts-avantages, par exemple?

**M. Abbot:** Oui, exactement.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Angus. Monsieur Reid.

**M. Reid:** Compte tenu de l'heure, monsieur le président, j'abandonne.

## [Text]

**The Chairman:** Well, you have been patient all afternoon. We have already had an indication of a second round and I am hoping that we might be able to conclude by 5.30 p.m. Mr. Abbot is still very vigorous.

**Mr. Reid:** More questions on safety?

**The Chairman:** No. Mr. Angus has indicated a second round. And Mr. Benjamin was called away and was hoping he might get back before we wound up, but I do not think Mr. Angus is wanting a second round just for that reason. I said to Mr. Benjamin that we would see just how the day goes, but we have had a long morning.

**Mr. Reid:** Some of this may be somewhat repetitive, Mr. Abbot, but I believe you mentioned with respect to the Canadian Transport Commission that it should be modified, reduced. There were other comments following questions with respect to the present regulatory commission, based on policy-making, philosophy and various reasons why you suggested that it had some fault. May I ask you, and in a different way from that which was asked before: Why this much concern about the agency itself, when there are so many reasons why it should be revamped and the most simple way of doing it is to wipe it out and start off with one which has an emphasis on safety and security?

**Mr. Abbot:** Well, I . . .

**Mr. Reid:** The things that concern you most.

**Mr. Abbot:** Well, I know. But before answering questions, I would have to challenge a lot of your assumptions. I do not know where you get all of this security as to what is going to happen from the *Freedom to Move* paper. That is the point. We do not know exactly what the Minister is talking about in the *Freedom to Move* paper. We do know that there will be an agency, whatever that may mean. We do know that certain things, in a broad sense, will happen. But we do not really know the specifics of it.

All I simply say is this: that the Canadian Transport Commission, as a structure under the National Transportation Act, is in place. Now, perhaps one of the things I did not comment on that could be looked at is perhaps some of the appointments to the position of commissioner should go before the structure set up by McGrath and perhaps . . .

**Mr. Reid:** You are not a politician, Mr. Abbot. I would like you to just stick to the technicalities of the question. Quite frankly, you did point out a number of failures. You called it a fiefdom.

**Mr. Abbot:** That is right.

**Mr. Reid:** We do not accept that as a base of continuation under the *Freedom to Move* paper. If you do not like that kind of system, and surely recognizing the background from which you come, then you are a democrat and you believe in the

## [Translation]

**Le président:** Bon, vous avez été patient tout l'après-midi. Nous entrevoyons déjà la possibilité d'un deuxième tour et j'espère que nous pourrions vraisemblablement conclure vers 17h30. M. Abbot est encore très en forme.

**M. Reid:** D'autres questions sur la sécurité?

**Le président:** Non, M. Angus a indiqué un deuxième tour et M. Benjamin a été appelé ailleurs et j'espère qu'il pourrait revenir avant que nous ne nous séparions, mais je ne pense pas que M. Angus veut avoir un deuxième tour uniquement pour cette raison-là. J'ai dit à M. Benjamin que nous verrons comment se déroulera la journée, mais nous avons eu une longue matinée.

**M. Reid:** Je vais peut-être me répéter un peu, M. Abbot, mais je crois qu'en ce qui concerne la Commission canadienne des transports, vous avez mentionné qu'elle devrait subir des modifications et des réductions. Vous avez fait d'autres commentaires, après avoir posé des questions sur la commission telle qu'elle se présente actuellement, en vous fondant sur l'établissement des politiques, sur des principes et sur diverses raisons pour lesquelles vous estimez qu'elle présente quelques lacunes. Puis-je vous poser la question d'une façon différente: pourquoi vous préoccupez-vous tant de l'organisme comme tel, alors qu'il y a tant de motifs pour lesquels il faudrait le transformer et que la façon la plus simple de le faire consiste à le faire disparaître pour en créer un nouveau, en se préoccupant essentiellement de questions de sûreté et de sécurité . . .

**M. Abbot:** Eh bien, je . . .

**M. Reid:** Les aspects qui vous préoccupent le plus?

**M. Abbot:** Oui, je sais. Mais avant de répondre aux questions, je vais devoir réfuter bon nombre d'hypothèses que vous avez avancées. Je ne sais pas où vous prenez toute cette sécurité dont vous parlez au sujet de la situation que va créer le document intitulé *Aller sans entraves*. C'est là que je veux en venir. Nous ne savons pas exactement ce que veut dire le ministre dans le document intitulé *Aller sans entraves*. Mais nous savons bel et bien qu'il y aura un organisme, quel qu'il soit. Nous savons grosso modo que certaines choses vont se produire. Mais nous n'avons aucun détail.

Je dis simplement que la Commission canadienne des transports, en tant que structure créée en vertu de la Loi nationale sur les transports, est en place. Maintenant, l'une des choses sur lesquelles je n'ai pas fait de commentaires et que l'on pourrait examiner est que peut-être certaines nominations au poste de commissaire devraient passer par le mécanisme établi par M. McGrath et que peut-être . . .

**M. Reid:** Vous n'êtes pas politicien, monsieur Abbot, j'aimerais que vous vous en teniez à l'aspect technique de cette question. En fait, vous avez souligné un certain nombre de lacunes. Vous l'avez appelée une chasse gardée.

**M. Abbot:** C'est exact.

**M. Reid:** Nous n'acceptons pas cela comme base de poursuite de la discussion concernant le document intitulé *Aller sans entraves*. Si vous n'aimez pas ce genre de système, mais comme je sais d'où vous venez, je suis sûr que vous êtes

## [Texte]

elected people making the policy and making the rules, do you not?

**Mr. Abbot:** Certainly. Yes, no doubt about it.

**Mr. Reid:** Then why not let the politicians do it as the program outlined in *Freedom to Move* and giving the Minister the ultimate right of controlling policy?

**Mr. Abbot:** When I refer to a fiefdom, that is exactly how I see it, in the respect that it cuts out under the National Transportation Act any real input and policy or otherwise from the elected representatives, which is Parliament. I think that is an error. But I do not think that to correct that error you have to scrap the whole thing and start afresh. That is my point.

• 1715

**Mr. Reid:** A number of references have been made to the royal commission. I hesitate even in raising it again, but I rather gathered there were some faults in the whole Canadian transportation system, inter-modal as it is, that were more than those related to the Canadian Transport Commission. Is it your suggestion that a royal commission be established primarily to spend a good deal of time in going over the St. Lawrence Seaway, the different segments, before we initiate a program of action?

**Mr. Abbot:** The St. Lawrence Seaway, what is that?

**Mr. Reid:** Because it came up in the course of discussion with respect to tolls and otherwise—a review, as you said, of the various segments of transportation. You have in your brief a recommendation that there be established a royal commission.

**Mr. Abbot:** Right.

**Mr. Reid:** All right. What do you want that royal commission to examine?

**Mr. Abbot:** Well, what did the MacPherson commission examine in 1959?

**Mr. Reid:** Then you are saying that you want to consider the whole segment of the transportation system?

**Mr. Abbot:** Exactly.

**Mr. Reid:** All right, then, that is what I was asking.

So you want it to take years, perhaps even eight years, to finish this report?

**Mr. Abbot:** I do not say you take eight years, you take whatever time the job requires. If you are comfortable in thinking we should change the whole direction of transport in Canada and the way the process is being done, that is fine. I am not comfortable with it. I think it needs more study.

Now, to put a time limit on how long that would take, that depends on the amount of effort, the time frames one has to put into it. And your reference to the seaway, I hope you are

## [Traduction]

démocrate et que vous croyez qu'il incombe aux élus d'établir les politiques et d'édicter les règlements, n'est-ce pas?

**M. Abbot:** Bien sûr. Oui, cela ne fait aucun doute.

**M. Reid:** Alors pourquoi ne pas laisser les politiciens le faire comme l'indique le programme décrit dans le document intitulé *Aller sans entraves* et accorder au ministre le pouvoir ultime de contrôler la mise en application de la politique établie?

**M. Abbot:** Lorsque je parle de chasse gardée, c'est exactement la façon dont je le vois, en ce sens qu'en vertu de la Loi nationale sur les transports, la commission élimine tout apport réel, toute politique ou autre des représentants élus, c'est-à-dire, du Parlement. Je suis d'avis que c'est une erreur. Cependant, je ne pense pas que pour corriger cette erreur, il faille tout démolir pour recommencer. C'est mon point de vue.

**M. Reid:** On a parlé à plusieurs reprises de la commission royale. J'hésite même à soulever la question encore une fois, mais j'ai cru comprendre qu'il y avait des défauts dans tout le réseau de transport canadien, des défauts surimposés sur ceux liés à la Commission canadienne des transports. Vous proposez qu'une commission royale soit établie principalement pour passer beaucoup de temps à étudier la voie maritime du Saint-Laurent, ses différents segments, avant que nous amorcions un programme d'action?

**M. Abbot:** La voie maritime du Saint-Laurent, qu'est-ce que cela?

**M. Reid:** Parce qu'on a mis la question sur le tapis au cours de la discussion concernant le péage, etc.—un examen, comme vous l'avez dit, des divers segments du réseau de transport. Dans votre mémoire, vous recommandez qu'on crée une commission royale.

**M. Abbot:** C'est exact.

**M. Reid:** Très bien. Que voulez-vous que cette commission royale examine?

**M. Abbot:** Eh bien, qu'est-ce que la commission MacPherson a examiné en 1959?

**M. Reid:** Donc, vous dites que vous voulez étudier tout le segment du réseau de transport?

**M. Abbot:** Exactement.

**M. Reid:** Très bien, alors c'est ce que je vous demandais.

Donc, vous voulez que cela prenne des années, peut-être même huit ans, pour finir ce rapport?

**M. Abbot:** Je ne vous dis pas que cela prendra huit ans; vous prendrez le temps qu'il faudra. Si vous pensez que nous devrions changer entièrement l'orientation des transports au Canada et la façon de diriger, c'est parfait. Quant à moi, cette idée me gêne. Je crois qu'il faudrait étudier la question plus à fond.

En ce qui concerne le temps qu'il faudra, cela dépend des efforts qu'on peut faire et des délais. Et lorsque vous parlez de la voie maritime, j'espère que vous ne laissez pas entendre que



[Text]

not alluding to the fact that we should let the seaway fall apart while we are studying it. I am not suggesting that. I am saying that if the seaway needs to be rebuilt, go ahead and rebuild it. But when you are making policy changes to the National Transportation Act, these are not immediate things, these are things that have to be looked at in a rational manner.

**The Chairman:** Yes, but do you not think, Mr. Abbot—in the white paper the Minister says you get some things in place—there is change. How far the change goes we will know ourselves when we see the bills, partly dependent on what evidence we get before this committee. And then there is going to be the review process that is set out in the white paper, and undoubtedly included in the legislation, for a review process of what we do change so that it is an ongoing thing; that it is not black and white—the whole thing is an ongoing thing.

**Mr. Abbot:** Well, everything is ongoing, Mr. Chairman, we know that. I have no problem with that. But as I say, I firmly believe that this type of forum does not get and does not do justice . . . Now, I do not want you to take this as my being pejorative to the people on this committee, but obviously you are going to get from Canadian Pacific a corporate point of view as Canadian Pacific sees it, and from me you are obviously going to get a similar point of view from a vested interest point of view. Now, I do not think that what I am telling you, or what Canadian Pacific tells you, or what the Canadian National tells you, or what the Canadian Labour Congress is going to come in and tell you is really going to be an expert, in-depth look at what we should be doing with transportation in this country for the next decade. I do not think that is going to be the case.

**The Chairman:** But we balance those—I am taking Mr. Reid's time—points of view, and they are all vested points of view, admittedly, with the Atlantic Provinces Transportation Commission point of view, which is going to be a witness. We have other witnesses and groups—people who are experts in their fields—who are going to give us opinions. And then, you are right, it is all tossed into the pot and our experts and staff try to assess it, and then we have to write a report.

You have made some very interesting and very constructive remarks, but I really do not understand your concern about a parliamentary committee with members interested in transport, as Mr. Gray took on and other people mentioned to you, not being seized of this thing. And quite frankly, I agree with Mr. Forrestall—and frankly it was through the members that we got seized with the crazy paper—because the Minister—and I say that with inverted commas around—quite frankly, with a lot of thought and a lot of consultation with the industry was prepared to perhaps bring it in in legislation, and then again we go through another process with committees. So there is going to be a lot of process, a lot of this type of meeting.

[Translation]

nous devrions la laisser se détériorer pendant que nous étudions la question. Ce n'est pas ce que je propose. Si la voie maritime a besoin d'être reconstruite, allez-y, reconstruisez-la! Mais, lorsque vous modifiez les modalités de la Loi nationale sur les transports, il ne s'agit pas de problèmes immédiats, mais bien de problèmes qu'il faut étudier d'une manière rationnelle.

**Le président:** Oui, mais ne pensez-vous pas, monsieur Abbot—dans le Livre blanc, le ministre dit que vous mettez certaines choses en place—ne pensez-vous pas qu'il y a un changement? Jusqu'où ira ce changement, nous le saurons nous-mêmes quand nous verrons le projet de loi, et cela dépendra en partie des témoignages présentés devant ce comité. Ensuite, il y aura l'évaluation décrite dans le Livre blanc, et assurément incluse dans la législation, afin que l'examen des changements véritablement effectués se fasse de façon suivie; ce n'est pas dit par écrit—mais il s'agit d'un processus continu.

**M. Abbot:** Eh bien, tout cela se fait de façon continue, monsieur le président, nous savons cela. Cela ne me pose aucun problème. Mais comme je le dis, je crois fermement que ce genre de forum n'obtient pas et ne rend pas justice . . . Mais je ne veux pas que vous interprétiez mes paroles comme étant péjoratives à l'égard des membres de ce comité, mais de toute évidence, le Canadien Pacifique vous fera connaître son point de vue à titre de société, et moi-même, je vous donnerai manifestement un point de vue semblable fondé sur des intérêts acquis. Donc, je ne crois pas que ce que je vous dirai, ni ce que le Canadien Pacifique, le Canadien National ou le Congrès du travail du Canada vous dira sera vraiment le reflet d'une étude approfondie, faite par des experts, de ce que nous devrions faire avec les transports dans ce pays, au cours de la prochaine décennie. Je ne crois pas qu'il en sera ainsi.

**Le président:** Mais nous pesons ces points de vue—je prends le temps de M. Reid—et ce sont tous des points de vue acquis, il est vrai, de même que celui de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, qui sera un témoin. Nous avons d'autres témoins et groupes—des experts dans leurs domaines—qui nous donneront leur opinion. Et alors, vous avez raison, ces opinions sont toutes regroupées; nos experts et nos employés essaient de les évaluer, et puis nous devons rédiger un rapport.

Vous avez fait des observations très intéressantes et très constructives, mais je ne comprends pas pourquoi vous êtes préoccupé parce qu'un comité parlementaire comprenant des membres qui s'intéressent au transport, comme M. Gray l'a laissé échapper et d'autres personnes vous l'ont dit, n'a pas été saisi de cette affaire. Je vous le dis très franchement, je suis d'accord avec M. Forrestall—et sincèrement, c'est par les membres que nous avons été saisis de ce livre bizarre—parce que le ministre—entre guillemets—tout à fait ouvertement, après mûre réflexion et beaucoup de consultations avec les membres de l'industrie, était peut-être prêt à le présenter dans la législation. D'ailleurs, nous passons par un autre processus avec les comités. Donc, il y aura beaucoup de procédures, beaucoup de réunions de ce genre.

## [Texte]

I am sorry, Mr. Reid, I just wanted to make that point.

• 1720

**Mr. Reid:** Mr. Abbot, I would like to continue on a variation of that topic. In your comments today you have mentioned competitiveness several times, and the necessity to remain competitive. In fact, if you question that, I refer to page 2 of appendix I. Obviously, you say, the railways must remain competitive. I take it that saying so about railways, you would say the same thing about other modes of transportation, particularly trucking: they must remain competitive.

**Mr. Abbot:** Yes. We can take . . .

**Mr. Reid:** Yes or no, Mr. Abbot.

**Mr. Abbot:** I do not give "yes" or "no" answers to long-preamble questions.

**Mr. Reid:** Do you mean what you say in your paper? You say the railways must remain competitive.

**Mr. Abbot:** Are you asking whether I said that in the paper?

**Mr. Reid:** Yes.

**Mr. Abbot:** The answer is yes, I said that in the paper.

**Mr. Reid:** Would you apply the same reasoning to other modes of transportation?

**Mr. Abbot:** Did I say that in the paper?

**Mr. Reid:** You have not yet. But I am asking you that question.

**Mr. Abbot:** Obviously I would.

**Mr. Reid:** I am glad to hear that.

About the comment you make in the paper, you agree that mode of transportation should be allowed to use freedom to move to reduce costs on the basis of high tech. And you say that: you are prepared to introduce into the operations advancements in technology.

**Mr. Abbot:** What does this have to do with freedom to move?

**Mr. Reid:** This is added to the competitiveness of that particular segment of transportation.

**Mr. Abbot:** The point is this. We have seen Canadian Pacific, and I am sure trucking, as much as possible within the structure of Canada, introduce technological change and become competitive. I do not see what freedom to move has to do with technological change in competition, in that aspect of it.

**Mr. Reid:** I certainly do, because it is based on competitiveness: freedom to move, freedom to reduce costs, the introduction of technological improvements such as cabooseless trains, such as hot-rod indicators of a mechanical manner.

## [Traduction]

Je m'excuse, monsieur Reid, je voulais seulement faire cette remarque.

**M. Reid:** Monsieur Abbot . . . j'aimerais poursuivre sur un autre aspect de ce sujet. Aujourd'hui, dans vos commentaires, vous avez mentionné la concurrence à plusieurs reprises, ainsi que la nécessité de rester compétitif. En fait, je me réfère à la page 2 de l'annexe I. Il est évident, dites-vous, que nos chemins de fer doivent rester compétitifs. Je pense que si vous dites cela des chemins de fer, vous le diriez aussi d'autres moyens de transport, particulièrement le camionnage: ils doivent rester compétitifs.

**M. Abbot:** Oui, c'est ça. Nous prenons . . .

**M. Reid:** Oui ou non, monsieur Abbot?

**M. Abbot:** Je ne réponds pas par «oui» ou par «non» aux questions introduites par un long préambule.

**M. Reid:** Êtes-vous sérieuse lorsque vous dites dans votre document que les chemins de fer doivent rester compétitifs?

**M. Abbot:** Me demandez-vous si c'est ce que j'ai dit dans le document?

**M. Reid:** Oui.

**M. Abbot:** La réponse est oui, je l'ai dit.

**M. Reid:** Tiendriez-vous le même raisonnement pour d'autres moyens de transport?

**M. Abbot:** Est-ce que j'ai dit ça dans le document?

**M. Reid:** Non, mais je vous pose la question.

**M. Abbot:** Bien sûr que oui.

**M. Reid:** Je suis heureux de vous l'entendre dire.

Au sujet du commentaire que vous faites dans le document, vous êtes d'accord pour qu'on permette à ce mode de transport *Aller sans entraves* afin de réduire les coûts grâce à la technologie de pointe. Et vous dites que vous êtes prêt à employer les innovations technologiques.

**M. Abbot:** Quet-ce que cela a à voir avec la liberté d'*Aller sans entraves*?

**M. Reid:** Cela vient s'ajouter à la compétitivité de ce mode de transport.

**M. Abbot:** Le problème est le suivant: nous avons vu le Canadien Pacifique introduire le plus possible de changements technologiques dans la structure canadienne des transports et devenir compétitif; fort probablement, l'industrie du camionnage a fait la même chose. Je ne vois pas ce que la liberté d'*Aller sans entraves* a à voir avec les changements technologiques sur le plan de la concurrence, du moins pour ce qui est de cet aspect.

**M. Reid:** Je ne suis pas de votre avis, parce que c'est fondé sur la compétitivité: la liberté d'*aller sans entraves*, la liberté de réduire les coûts, l'introduction des progrès technologiques comme les trains sans fourgon de queue et les détecteurs de boîtes chaudes . . .

[Text]

**Mr. Abbot:** Mr. Chairman, I have to suggest to you that . . .

**Mr. Reid:** Are you modifying the statement, then, Mr. Abbot?

**Mr. Abbot:** No, I am not. But I am not answering the question, either.

Mr. Chairman, I have to say to you that quite frankly all these innuendos and what I would term "cheap shots" on the record from the questioners about cabooseless trains . . . I think I should have the privilege of stating my position on cabooseless trains, because . . .

**The Chairman:** They were not cheap shots, Mr. Abbot. That was used as an example by many different witnesses, and Mr. Reid just threw it in as an example again. I said earlier we are not going to get into the merits or demerits of cabooseless trains.

**Mr. Reid:** We are talking about technological improvements . . .

**The Chairman:** That is right.

**Mr. Reid:** —as written in the paper, and the introduction of them in the operation.

**Mr. Abbot:** That is the point. It may well be that the cabooseless train is not a technological improvement and it may well be that it is a technological improvement that we get rid of the cabooseless train. It may well be that we put in jeopardy the safety of the people of this country when one considers the dangerous commodities going around this country. Hotbox detectors: Canadian Pacific decided not to put them in, and Canadian Pacific was ordered to by the CTC. If Canadian Pacific in its wisdom had been left alone not to put the hotbox detectors in, it may well be that 250,000 people in the City of Mississauga might not have been disrupted. So let us not start talking about that kind of deal.

**Mr. Reid:** That is one of the reasons why we need that modified regulatory agency: to ensure that safety is a high priority, just as those persons in the transportation sector say it will be.

**Mr. Abbot:** When I see the legislation, I will give you a decision on whether or not it suffices from our point of view as far as rail safety is concerned. I have not seen that yet. All I have seen is what the chairman calls a crazy paper.

**The Chairman:** I said "a crazy paper" in a loose way, obviously.

**Mr. Tobin:** We have had quite a lot of philosophical discussion here this afternoon. Hopefully we can have some discussion on some specific questions as well. We have had some from all the questioners.

I just want to say to the witness that I think everybody around this committee table recognizes that none of us are as briefed or as expert or as familiar with each and every mode of transportation industry in Canada as we would like to be. None of us are as comfortable with the mandate that we are to make recommendations on as we would like to be. All of us

[Translation]

**M. Abbot:** Monsieur le président, je dois proposer que vous . . .

**M. Reid:** Alors, monsieur Abbot, vous modifiez la déclaration?

**M. Abbot:** Non. Mais je ne réponds pas non plus à la question.

Monsieur le président, très franchement, après toutes ces insinuations et ce que j'appellerais des «coups bas» au sujet des trains sans fourgon de queue . . . je pense avoir le droit de donner mon point de vue sur les trains sans fourgon de queue, parce que . . .

**Le président:** Ce n'étaient pas des «coups bas», monsieur Abbot. C'est un exemple qu'ont donné beaucoup de témoins, et M. Reid l'a simplement mentionné à nouveau à titre d'exemple. J'ai déjà dit que nous n'allions pas revenir sur les vertus et faiblesses des trains sans fourgon de queue!

**M. Reid:** Nous parlons des améliorations technologiques . . .

**Le président:** C'est vrai.

**M. Reid:** . . . comme on le mentionne dans le document, et de l'introduction de ces progrès dans l'exploitation du réseau.

**M. Abbot:** Nous y voilà. Il se peut fort bien que les trains sans fourgon de queue ne soient pas un progrès technologique et que le progrès technologique consiste à se débarrasser de ces trains. Il est bien possible que nous mettions en danger la sécurité des habitants de ce pays si l'on considère les produits dangereux qui y circulent. Pour ce qui est des détecteurs de boîtes chaudes, le CP a décidé de ne pas les utiliser, mais la CCT lui a ordonné de le faire. Si on avait obligé le CP à installer les détecteurs, quelque 250,000 habitants de la ville de Mississauga n'auraient peut-être pas eu les ennuis qu'ils ont eus. Aussi, ne commençons pas à parler de ce genre d'affaires.

**M. Reid:** C'est une des raisons pour lesquelles nous avons besoin de cet organisme modifié ayant un pouvoir de réglementation; il faut s'assurer que la sécurité est une question prioritaire, comme les responsables du secteur du transport estiment que ça le sera.

**M. Abbot:** Lorsque je verrai la législation, je déciderai si cela suffit ou non, selon nous, du moins en ce qui concerne la sécurité ferroviaire. Je n'ai rien vu encore. Tout ce que j'ai lu, c'est ce que le président appelle un document «bizarre».

**Le président:** Bien sûr, j'ai dit un «document bizarre», mais c'est une façon de parler.

**M. Tobin:** Il me semble que nous avons beaucoup philosophé cet après-midi. J'espère que nous allons aussi discuter de questions plus précises. Les participants en ont posé quelques-unes.

Je désire simplement dire au témoin que chacun des membres du comité a l'impression qu'il n'a pas les connaissances générales ou approfondies sur les modes de transport au Canada qu'il souhaiterait avoir. Aucun de nous n'a une idée précise des recommandations que nous devons faire et du mandat que nous devons remplir. Nous aimerions tous passer



## [Texte]

would like to spend a hell of a lot more time first of all, before we even question a witness like you, finding out what in the hell we are talking about.

• 1725

We admit that we are a committee of politicians, not a committee of experts. But, having said that, it is a bit like two fishermen out in the bay in a dory and once they get out the motor breaks down and Fred and George start arguing about whether or not they ought to have taken the boat out in the first place. There is no point in having that argument. They are out in the middle of the bay; the damn motor has broken down; they have to do something with it. The Minister is proceeding with this legislation. There is not going to be a royal commission. I know you appreciate that. There is not going to be a long time span. We are going to go forward and we are going to get legislation in the new year.

Having said that, with our limited ability—and I do not say that facetiously at all; we recognize that—dependent as we are upon experts who have been assigned to this committee—and we have to be—we are trying to give the best advice—because we are not writing the legislation either; we are going to see it after the fact—we can when we see the legislation.

I want to ask you a couple of questions. You express some concern with the notion of the fit, willing and able criterion as it applies to various modes, be it air, be it rail, whatever. You make some general statements about that concern, but I would like to hear from you in more detail why you are concerned and opposed to that notion.

**Mr. Abbot:** Okay, Mr. Tobin. I have to make the preamble that there is no question that the appendices that are written in our submission were written in the light that we are stuck with this situation. That is the vein in which we put these appendices in.

Some of the things we accept and agree to in these appendices, by the way, under other circumstances we may not have. But so be it. I agree with you: we are out in the middle of the Bay of Fundy and the motor is gone so we have to get the fishing boat on line.

I have a problem with fit, willing and able. The prior criterion was public necessity and convenience. The burden of proof there was on one person. Perhaps the burden of proof should be shifted to the other person in certain areas. That is a possibility; that should be looked at. When you say fit, willing and able, what does that mean? Am I fit? Obviously I am willing; otherwise I would not be trying to get into the business. So we can take away the willing. Am I fit to do it? How do we define fit? What is the criterion for someone to be fit to get into the trucking industry. That is point A. Obviously one could say he is willing because he has bought a truck so we can forget the willing. Is he able? He has a driver's licence; he can drive the truck.

## [Traduction]

beaucoup plus de temps, avant même d'interroger un témoin comme vous, à comprendre au préalable ce dont nous pouvons bien parler ici.

Nous reconnaissons que nous sommes un comité de politiciens, et non un comité d'experts. Mais, cela dit, notre histoire ressemble un peu à celle des deux pêcheurs qui partent en barque dans la baie; une fois éloignés, le moteur tombe en panne, et Fred et Georges commencent à se demander, sur le ton de la querelle, s'ils auraient dû oui ou non sortir le bateau ce jour-là. Il n'y a pas lieu d'avoir une telle dispute. Ils sont au beau milieu de la baie, le sacré moteur est en panne et ils doivent faire quelque chose. Le ministre va poursuivre l'adoption de cette loi. Il n'y aura pas de commission royale d'enquête. Je sais que vous comprenez cela. Le délai ne sera pas long. Nous irons de l'avant et nous adopterons une loi l'an prochain.

Cela dit, dans les limites de notre compétence—et je ne dis pas cela pour plaisanter du tout—nous reconnaissons que nous nous fions aux experts affectés à ce comité—et nous devons le faire—nous nous efforçons de donner les meilleurs conseils possibles—parce que ce n'est pas nous qui rédigeons la loi non plus, nous en prendrons connaissance après le fait—nous pourrions le faire lorsque nous prendrons connaissance de la loi.

Je veux vous poser quelques questions. Vous vous souciez de l'application à divers modes de transport (aérien, ferroviaire ou autres) du concept selon lequel les intéressés doivent être «prêts, disposés à le faire et capables de le faire». Vous faites quelques déclarations générales à ce sujet, mais j'aimerais que vous énonciez plus en détail pourquoi vous vous souciez de cette question et pourquoi vous vous y opposez.

**M. Abbot:** D'accord, monsieur Tobin. Je dois dire en préambule qu'il est indubitable que les annexes à notre mémoire reposent sur l'idée que nous devons faire face à cette situation. C'est là l'esprit dans lequel ces annexes ont été rédigées.

Soit dit en passant, il y a des choses que nous reconnaissons dans ces annexes et que nous n'aurions peut-être pas reconnues dans d'autres contextes. Mais peu importe. Je suis d'accord avec vous: nous sommes au milieu de la baie de Fundy, le moteur est en panne, alors il nous faut ramener l'embarcation à bon port.

J'ai un problème avec le critère de la personne «prête, disposée à le faire et capable de le faire». Le critère antérieur était l'utilité et la commodité publiques. Le fardeau de la preuve incombait à une seule personne. Peut-être faudrait-il le passer à l'autre personne dans certains secteurs. C'est une possibilité qu'il faudrait envisager. Lorsque l'on dit qu'une personne doit être prête, disposée à le faire et capable de le faire, qu'est-ce qu'on veut dire? Suis-je prêt? De toute évidence, je suis disposé, sinon je n'essaierais pas de faire ma place dans le secteur. Alors, nous pouvons supprimer le terme «disposé». Suis-je prêt à le faire? Comment définir cette notion? Quel est le critère qui permet de déterminer si quelqu'un est prêt à se lancer dans le secteur du camionnage? Voilà le point A. Évidemment, nous pourrions dire qu'il es

[Text]

**Mr. Tobin:** What is the worst-case scenario you would see occurring with that criterion? Other statements are that it will be applied loosely.

**Mr. Abbot:** Now we talk about the other thing that may or may not be workable—we oppose it—and that is short-line railways.

**Mr. Tobin:** That was my next question.

**Mr. Abbot:** Now we have short-line railways. What does fit, willing and able mean when we get into working those? In other words, if we say now that somehow can buy a couple of carriages and an engine and get on the track and is fit, willing and able and away we go and we have a . . .

These are the things. What do we mean by fit; what do we mean by willing; and what do we mean by able?

Do we say now that there will be this agency and someone goes to the Minister and says: I have a locomotive I have bought from Taiwan and shipped it over or whatever; there is an old piece of line here . . . ? Sure, fit. Do I put it on the track?

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I think the witness has made his point.

You acknowledge in your brief that some improvements can be made to the act of 1967, that some revisions ought to occur. Notwithstanding your comments on the process that is being undertaken with *Freedom to Move*, notwithstanding your comments on the process that you would recommend versus what is going to happen, what revisions come quickly to mind that you agree ought to occur and occur quickly?

**Mr. Abbot:** I think I covered some of them, Mr. Tobin, in a previous answer.

**Mr. Tobin:** We have had a convoluted, philosophical discussion during the afternoon. I am not sure we would recall. You might go down them quickly in point form.

**Mr. Abbot:** For example, perhaps in the National Transportation Act, the question—and I do not say that this is a great problem, but it is a problem—the Forrester bill looked at, the arm's-length concept, perhaps the need for a regulatory body, an intermodal accident investigation body apart from the regulators. That may be a way to go.

[Translation]

disposé à le faire puisqu'il a acheté un camion, alors nous pouvons oublier ce critère. Est-il capable? Il a un permis de conduire, alors il peut conduire le camion.

**M. Tobin:** Quel est le pire scénario que vous pourriez envisager par rapport à ce critère? On affirme, par ailleurs, que son application sera peu rigoureuse.

**M. Abbot:** Nous parlons maintenant de l'autre aspect qui est peut-être réalisable—nous nous y opposons—c'est-à-dire les chemins de fer qui couvrent de petites distances.

**M. Tobin:** J'allais poser cette question.

**M. Abbot:** Nous avons désormais des chemins de fer qui couvrent de petites distances. Que signifie le critère de la personne prête, disposée à le faire et capable de le faire dans ce domaine? En d'autres termes, si nous pouvons dire qu'une personne peut acheter quelques wagons et une locomotive et se lancer sur la voie, et que cette personne est prête, disposée à le faire et capable de le faire, nous pouvons dire que c'est parti et nous avons un . . .

Voilà la situation. Qu'entendons-nous par prêt? Qu'entendons-nous par disposé? Et qu'entendons-nous par capable de le faire?

Affirmons-nous qu'il y aura cet organisme et que quelqu'un pourra se présenter devant le ministre et dire: j'ai une locomotive que j'ai achetée à Taiwan et que je me suis fait expédier ici; il y a un vieux segment de voie ici . . . ? Évidemment que l'individu est prêt. Est-ce que je mets sa locomotive sur la voie?

**M. Tobin:** Monsieur le président, je crois que le témoin a exposé son point de vue.

Vous reconnaissez dans votre mémoire que certaines améliorations peuvent être apportées à la loi de 1967, qu'il faudrait la réviser quelque peu. En dépit de vos observations sur le processus entrepris avec *Aller sans entraves*, en dépit de vos observations sur le processus que vous recommanderiez par opposition à celui qui sera mis en oeuvre, quelles sont les révisions qui vous viennent spontanément à l'esprit et que vous aimeriez voir se concrétiser, et ce rapidement?

**M. Abbot:** Je crois, monsieur Tobin, que je les ai exposées dans une réponse précédente.

**M. Tobin:** Nous avons eu une discussion philosophique complexe au cours de l'après-midi. Je ne suis pas sûr que nous nous souvenions de vos arguments. Vous pourriez peut-être les reprendre rapidement dans les grandes lignes.

**M. Abbot:** Par exemple, peut-être dans la Loi nationale sur les transports, la question—et je ne dis pas que c'est un problème important, mais que c'est un problème—on a étudié dans le projet de loi Forrester le concept de l'absence de lien de dépendance, peut-être la nécessité d'établir un organisme de réglementation, un organisme intermodal d'enquête sur les accidents, distinct des organismes de réglementation. Ce serait peut-être une option.

• 1730

Now, I say this—always again with the preamble—that we are stuck in that fishing boat you talked about, because the

J'ajoute maintenant ceci—toujours avec le préambule— nous sommes pris dans ce bateau de pêche dont il était

*[Texte]*

Minister is going down that path and so we have to make the best of a bad deal, if I can put it in those terms. So we put in there a diagram of how we see it. The Minister himself has this accident body reporting to the Minister. We dislike that for the simple reason that, while we do not mind the Minister's having policy input, when you have this accident body and that accident body is mandated... We do not mind the Minister's precipitating the investigation of an accident and the mechanism, but now when we have that accident report by these commissioners going back to the Minister, we have a problem there.

Now, we suggest that, if you are going to have that accident body, the report must go to the Standing Committee on Transport, that the report goes to the politicians and not the Minister, because—and I am not casting aspersions on any Minister, present and future—it is not good politics to have the Minister appointing this body, controlling this body, and then having the results of that body being reported back to him. That puts us again in the non-arm's length situation that I am saying could be a problem now with the commissioners investigating their own regulations.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I want to thank you for your indulgence and say that a good fisherman, when he heads out in the middle of the bay, knows where he is going and when he is coming back home. He takes enough gear to take him both out there and back.

**The Chairman:** He does not head down the road, though.

**Mr. Abbot:** Yes, but not many fishermen get a trout like me!

**The Chairman:** Mr. Angus, do you want one short question?

**Mr. Angus:** One short one.

**The Chairman:** A real shortie.

**Mr. Angus:** Keeping it in the context of the analogy but looking at rail versus marine, right now, in terms of bulk commodities moving from western Canada to eastern Canada, they tend to go rail to Thunder Bay and then by marine to somewhere in southern Ontario or even the lower St. Lawrence. Do you anticipate that confidential rates and therefore the ability of railroads to strike a deal for volume movements would give them...? At least, it would not give them an edge, but would it bring them closer in that Thunder Bay to Eastern Point leg to be able to compete with the marine mode?

**Mr. Abbot:** Really, Mr. Angus, I would hesitate to get into that. I do not think I am really half-way competent to get into that type of thing. When you get into the wonderful world of rate making and confidential contracts, I do not know what the end of the day could hold out for that. I do not know.

*[Traduction]*

question tout à l'heure, car le ministre a pris cette voie et alors, il nous faut tirer le meilleur parti possible d'un mauvais arrangement, si je puis m'exprimer ainsi. Alors, nous avons mis là un diagramme sur la façon dont nous voyons les choses. Le ministre lui-même a cet organisme qui s'occupe des accidents et qui relève de lui. Nous n'aimons pas cela pour la simple raison que, même si nous sommes d'accord pour que le ministre ait son mot à dire dans les politiques, avoir en plus un organisme qui s'occupe des accidents et qui est mandaté pour le faire... Ça ne nous dérange pas que le ministre fasse pression pour hâter l'enquête sur un accident et les modalités qui accompagnent cette enquête, mais lorsque les commissaires renvoient au ministre ce rapport sur l'accident, nous avons un problème.

Nous recommandons ceci: si un tel organisme s'occupe des accidents, le rapport doit être acheminé au Comité permanent des transports, aux hommes politiques et non au ministre parce que—et je ne répands de calomnies sur aucun ministre actuel ou futur—parce que ce n'est pas de bonne politique qu'un ministre nomme cet organisme, qu'il le contrôle, et qu'ensuite, les résultats obtenus par cet organisme lui soient communiqués. Cela nous place de nouveau dans une situation de dépendance, ce qui peut nous causer un problème, avec les commissaires chargés d'enquêter sur leur propre système.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je tiens à vous remercier de votre indulgence et à vous dire que lorsqu'un bon pêcheur met le cap sur le milieu de la baie, il sait où il va et à quel moment il sera de retour chez lui. Il prévoit assez de grément pour se rendre où il veut et en revenir.

**Le président:** Mais il ne s'en va pas sur la route.

**Mr. Abbot:** Oui, mais il n'y a pas beaucoup de pêcheurs qui attrapent des prises comme moi!

**Le président:** Monsieur Angus, avez-vous une autre question brève à poser?

**M. Angus:** Oui, j'en ai une.

**Le président:** Une vraiment brève.

**M. Angus:** Tout en gardant à l'esprit l'analogie, mais en pensant au chemin de fer plutôt qu'aux bateaux, à propos des marchandises en vrac qui sont acheminées de l'Ouest du Canada à l'Est du pays, la tendance est de les expédier par chemin de fer, jusqu'à Thunder Bay, et ensuite par bateau jusqu'à un point quelconque dans le Sud de l'Ontario ou même dans le Bas-Saint-Laurent. Prévoyez-vous que des tarifs confidentiels et, par conséquent, la possibilité pour les chemins de fer de conclure des marchés pour le transport en vrac puissent leur donner...? Si ça ne leur donne pas un avantage, du moins, est-ce que ça les rapprocherait dans cet axe entre Thunder Bay et la destination est, pour qu'ils soient en mesure de concurrencer le transport maritime?

**M. Abbot:** Vraiment, monsieur Angus, j'hésiterais à me prononcer là-dessus. Je n'ai vraiment pas la moitié de la compétence nécessaire pour me mêler de ce genre de choses. Quand vous entrez dans le monde merveilleux des tarifs et des contrats confidentiels, je ne sais pas du tout à quoi m'en tenir. Je ne sais pas.



## [Text]

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Angus.

Mr. Abbot, thank you very much for a very interesting and stimulating examination of many issues. We are going to have a lot more input, and hopefully we will come up with a report that . . . It is not going to cross all the t's or dot all the i's, but it is through examinations like this and provocative witnesses—and quite frankly, I think they are a heck of a lot better than witnesses that do not provoke response from members—that hopefully, we will come up with a paper that will fill in a lot of the areas of concern that members and the public feel. When I said it was a crazy paper from the Minister, I meant it was crazy with the imagination and the interest that it is stimulating in a lot of people and a lot of areas.

**Mr. Tobin:** There is no need to issue a retraction.

**Mr. Abbot:** Mr. Chairman, I thank you and I appreciate coming here. It is certainly stimulating.

**The Chairman:** Thank you. Members, we adjourn until 9.30 a.m. on Thursday. There is a legislative meeting tomorrow at 3.30 p.m., for members interested, on the Toronto Airport, and we want a quorum for that. I am not the chairman for that, but I am just getting that in *obiter dictum*.

This meeting is adjourned.

## [Translation]

**M. Angus:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Angus.

Monsieur Abbot, merci beaucoup pour votre examen très intéressant et très stimulant d'une foule de questions. Nous allons avoir beaucoup d'autres interventions et j'espère que tout cela aboutira à un rapport qui . . . ça ne réglera pas tout, mais c'est grâce à de tels examens et à des témoins provocants—franchement, je crois que ces derniers sont bien plus utiles que les témoins qui ne provoquent aucune réaction de la part des membres du Comité—que nous présenterons, je l'espère, un document qui répondra à une foule de préoccupations des membres du Comité et du public en général. Lorsque j'ai dit du document présenté par le ministre qu'il était bizarre, je voulais dire que s'il était bizarre, c'est à cause de l'imagination et de l'intérêt qu'il suscitait chez une foule de gens et dans de nombreux milieux.

**M. Tobin:** Vous n'avez pas besoin de vous rétracter.

**M. Abbot:** Monsieur le président, je vous remercie et j'aime bien venir ici. C'est certainement stimulant.

**Le président:** Merci. Nous ajournons jusqu'à 9h30 jeudi. Demain à 15h30, il y a une réunion législative pour les membres intéressés, sur l'aéroport de Toronto, et nous voulons qu'il y ait quorum. Je n'en suis pas le président, alors j'en parle entre parenthèses.

La séance est levée.

















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Canadian Trucking Association:*

Wes Armour, President;  
Pat McGuire, President, Inter-City Truck Lines Canada  
Inc.;  
Ken Maclaren, Executive Director.

### *From the Canadian Pacific Railways:*

I.B. Scott, Chairman and Chief Executive Officer;  
Russell S. Allison, President;  
Robert J. Ritchie, Vice-President, Marketing and Sales;  
John P. Kelsall, Vice-President, Operation and Maintenance.

### *From the Canadian Railway Labour Association:*

E.G. Abbot, Executive Secretary.

### *De l'Association canadienne du camionnage:*

Wes Armour, président;  
Pat McGuire, président, «Inter-City Truck Lines Canada  
Inc.»;  
Ken Maclaren, directeur exécutif.

### *Du Canadien Pacifique:*

I.B. Scott, président du conseil et chef de la direction;  
Russell S. Allison, président;  
Robert J. Ritchie, vice-président, Marketing et ventes;  
John P. Kelsall, vice-président, Exploitation et entretien.

### *De l'Association des syndicats de cheminots du Canada:*

E.G. Abbot, secrétaire exécutif.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 30

Thursday, October 31, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 30

Le jeudi 31 octobre 1985

Président: J. Patrick Nowlan

---

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport

## Transports

---

RESPECTING:

Document entitled "Freedom to Move"

CONCERNANT:

Document intitulé «Aller sans entraves»

---

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la  
trente-troisième législature, 1984-1985

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* J. Patrick Nowlan

*Vice-Chairman:* Darryl Gray

### MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus  
Les Benjamin  
Terry Clifford  
Dennis H. Cochrane  
Vincent Dantzer  
Mike Forrestall  
Elliott Hardey  
Fernand Jourdenais  
André Ouellet  
André Plourde  
Joe Reid  
Gordon Taylor  
Brian Tobin

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* J. Patrick Nowlan

*Vice-président:* Darryl Gray

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker  
Ross Belsher  
Bill Blaikie  
Lise Bourgault  
Gabriel Desjardins  
Jack Ellis  
Bill Gottselig  
Robert Horner  
Stan Hovdebo  
Arnold Malone  
Moe Mantha  
Louis Plamondon  
Joe Price  
Bill Rompkey  
Thomas Suluk

(Quorum 8)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*





## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, OCTOBER 31, 1985  
(39)

## [Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:32 o'clock a.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, J. Patrick Nowlan, André Plourde, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

*Alternates present:* Ross Belsher, Jack Ellis.

*In attendance:* David Cuthbertson, Study Director; John Christopher, Research Officer; Michael MacLeod, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

*Witnesses: From the Canadian Manufacturers' Association:* J.E. (Ernie) Magee, Chairman, CMA National Transportation Committee, Manager Rail Transportation and Warehousing, Procter and Gamble Incorporated; M.J. (Mike) Buller, Chairman, Highway Subcommittee, CMA National Transportation Committee, Manager Rail and Truck Transportation Noranda Sales Corporation Limited; D.W. (Dough) Montgomery, Vice-President, Government Relations, The Canadian Manufacturers' Association. *From the Canadian Industrial Transportation League:* J. David Long, President; R.T. Beckwith, Chairman of the Board.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move".

J. Ernie Magee read an opening statement and answered questions assisted by the other witnesses from the Canadian Manufacturers' Association.

Vincent Dantzer presented the Fourth Report of the Subcommittee on the Canadian National Railways' Pension System as follows:

In relation to its Order of Reference dated Tuesday, May 28, 1985, respecting the Canadian National Railways' Pension System, your Sub-committee has agreed to recommend that the Committee request the House to empower the Sub-committee to travel to Mont Ste-Marie, Quebec, from January 16, 1986 to January 19, 1986 and that the necessary staff do accompany the Sub-committee.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issue No. 7*) is tabled.

On motion of Jack Ellis, the Fourth Report of the Subcommittee on Canadian National Railways' Pension System was concurred in.

At 11:05 o'clock a.m. the sitting was suspended.

At 11:10 o'clock a.m. the sitting resumed.

J. David Long from the Canadian Industrial Transportation League read an opening statement and assisted by the other witness answered questions.

## PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 31 OCTOBRE 1985  
(39)

## [Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 9 h 32, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, J. Patrick Nowlan, André Plourde, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

*Substituts présents:* Ross Belsher, Jack Ellis.

*Aussi présents:* David Cuthbertson, directeur de l'étude; John Christopher, attaché de recherche; Michael MacLeod, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, Direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, Direction de l'exploitation et des tarifs.

*Témoins: De l'Association des manufacturiers canadiens:* J.E. (Ernie) Magee, président, Comité national des transports, directeur, Transport ferroviaire et entreposage, «Procter and Gamble Incorporated»; M.J. (Mike) Buller, président, Sous-comité des transports routiers, Transport ferroviaire et camionnage, «Noranda Sales Corporation Limited»; D.W. (Dough) Montgomery, vice-président, Relations gouvernementales, Association des manufacturiers canadiens. *De la Ligue canadienne de transport industriel:* J. David Long, président; R.T. Beckwith, président du conseil.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé *Aller sans entraves*.

J. Ernie Magee lit une déclaration préliminaire, puis lui-même et les autres témoins de l'Association des manufacturiers canadiens répondent aux questions.

Vincent Dantzer présente le Quatrième rapport du Sous-comité du régime de pensions des Chemins de fer nationaux du Canada, dont voici le libellé:

Relativement à son ordre de renvoi du mardi 28 mai 1985, concernant le régime de pensions des Chemins de fer nationaux du Canada, votre Sous-comité recommande que le Comité demande à la Chambre l'autorisation pour le Sous-comité de se déplacer au Mont Ste-Marie, Québec, du 16 janvier 1986 au 19 janvier 1986, et qu'il se fasse accompagner du personnel nécessaire.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicule n° 7*) est déposé.

Sur motion de Jack Ellis, le Quatrième rapport du Sous-comité sur le régime de pensions des Chemins de fer nationaux du Canada est adopté.

A 11 h 05, le Comité interrompt les travaux.

A 11 h 10, le Comité reprend les travaux.

J. David Long, de la Ligue canadienne du transport industriel, lit une remarque préliminaire, puis lui-même et l'autre témoin répondent aux questions.

At 12:28 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

#### AFTERNOON SITTING

(40)

The Standing Committee on Transport met at 3:32 o'clock p.m. this day, the Vice-Chairman, Darryl Gray, presiding.

*Members of the Committee present:* Iain Angus, Les Benjamin, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, Gordon Taylor, Brian Tobin.

*Alternates present:* Ross Belsher, Louis Plamondon.

*In attendance:* David Cuthbertson, Study Director; John Christopher, Research Officer, Michael MacLeod, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

*Witnesses: From the Ontario Trucking Association:* Raymond Cope, Executive Vice-President and General Manager; John Sanderson, Vice-President, Public Affairs, CP Trucks.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move".

Raymond Cope read an opening statement and with the other witness answered questions.

At 4:45 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

A 12 h 28, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre à 15 h 30.

#### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(40)

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 15 h 32, sous la présidence de Darryl Gray, (*vice-président*).

*Membres du Comité présents:* Iain Angus, Les Benjamin, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, Gordon Taylor, Brian Tobin.

*Substitués présents:* Ross Belsher, Louis Plamondon.

*Aussi présents:* David Cuthbertson, directeur de l'étude; John Christopher, attaché de recherche; Michael MacLeod, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, Direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, Direction de l'exploitation et des tarifs.

*Témoins: De l'Association ontarienne de camionnage:* Raymond Cope, vice-président exécutif et directeur général; John Sanderson, vice-président, Affaires publiques, Camions du CP.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé *Aller sans entraves*.

Raymond Cope lit une déclaration préliminaire, puis lui-même et l'autre témoin répondent aux questions.

A 16 h 45, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, October 31, 1985

• 0933

**The Chairman:** Order, please. I see a quorum for purposes of taking evidence and we have before us the Canadian Manufacturers' Association and I think Mr. Magee of the National Transportation Committee of the CMA has a short opening statement. Perhaps he could introduce the other gentlemen with him at the witness' table so, members and colleagues, we will have a chance for questions and answers.

We received your brief and it has been reviewed by some of our staff people who have thought of interesting questions. Since I want to get into questions, the least monologue the better. So with no further ado from me, Mr. Magee, if you could introduce those with you and then give the statement, we will have the questions.

**Mr. Ernie Magee (Chairman, National Transportation Committee, Canadian Manufacturers' Association):** Thank you, Mr. Chairman. The Canadian Manufacturers' Association welcomes this opportunity to appear before you. My name is Ernie Magee; I am employed by Proctor and Gamble and I am here today in my capacity as Chairman of the National Transportation Committee of CMA.

Along with me is Mr. Mike Buller, who is employed by Noranda Sales and is here in his capacity as Chairman of our Rail Sub-Committee; also with us is Mr. Doug Montgomery, CMA's Vice-President of Government Relations and Mr. Bill Forsyth, Manager of the CMA Transportation Department.

• 0935

With your agreement, Mr. Chairman, I would like to take a few minutes to highlight our position in some fairly brief opening remarks. After that we would be pleased to answer your questions.

I understand that our submission on *Freedom to Movement* was distributed to you earlier. As a result of an administrative oversight, that submission was addressed improperly to the Minister of Transport, and not to your committee. We apologize for this oversight.

The Canadian Manufacturers' Association strongly endorses *Freedom to Move*. CMA is philosophically committed to competition in the marketplace. Our board of directors, and the organization as a whole, have consistently taken this position, because we believe it is the best way to achieve the long-term interests of our members in Canada as a whole.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 31 octobre 1985

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Je constate qu'il y a quorum et que nous pouvons par conséquent entendre les témoignages. Nous avons devant nous les représentants de l'Association des manufacturiers canadiens, et je pense que M. Magee, du Comité national des transports de la AMC, nous fera une brève déclaration préliminaire. Nous pourrions demander à M. Magee de nous présenter les autres messieurs qui l'accompagnent à la table des témoins de façon à faciliter les questions et réponses des membres et collègues.

Nous avons reçu votre mémoire et il a été examiné par quelques-uns des membres de notre équipe qui vous réservent un certain nombre de questions intéressantes. Comme je souhaite en arriver plus tôt aux questions, moins il y aura de monologues, mieux cela vaudra. Sans plus de cérémonies, si vous voulez bien, monsieur Magee, nous présenter les personnes qui vous accompagnent et y aller de votre déclaration, nos questions vous attendent.

**M. Ernie Magee (président, Comité national des transports, Association des manufacturiers canadiens):** Je vous remercie, monsieur le président. L'Association des manufacturiers canadiens apprécie qu'on l'ait invitée à venir se présenter devant vous. Je m'appelle Ernie Magee; je suis employé de Proctor et Gamble et je suis ici aujourd'hui en ma qualité de président du Comité national des transports de l'AMC.

J'ai avec moi M. Mike Buller, employé de Noranda Sales, qui est ici en sa qualité de président de notre sous-comité des transports ferroviaires; nous accompagnent également M. Doug Montgomery, vice-président du Service des relations avec les gouvernements de l'AMC et M. Bill Forsyth, directeur du Service des transports de l'AMC.

Avec votre accord, monsieur le président, je prendrai quelques minutes pour faire un brève déclaration préliminaire qui vise à mieux faire ressortir notre position. Nous serons heureux par la suite de répondre à vos questions.

Je crois comprendre qu'on vous a distribué un peu plus tôt nos conclusions sur la publication intitulée *Aller sans entraves*. À la suite d'un oubli administratif, notre document a été adressé par erreur au ministre des Transports et non pas à votre Comité. Nous vous prions de nous pardonner cette omission.

L'Association des manufacturiers canadiens appuie fermement *Aller sans entraves*. L'AMC a pour principe même la défense de la libre concurrence sur le marché. Notre conseil d'administration et l'organisme dans son ensemble ont toujours adopté une telle position, car nous croyons que c'est le meilleur moyen de protéger les intérêts à long terme de l'ensemble de nos membres au Canada.



## [Text]

Canadian manufacturers are in the midst of a global struggle to remain competitive at home and to compete abroad. In the new post-GATT trading environment, the competition is vicious. In large measure, Canadian industry must compete by making better use of technology and by being super-efficient in controlling costs. Unless we can keep costs down by working smarter, we will be uncompetitive, our plants will close, our unemployment will rise, and consumers will see fewer and fewer Canadian-made goods on their shelves.

Our principal trading competitor, the United States, deregulated its transportation industry in recent years, and the results in terms of service, innovation and lower costs have been positively dramatic. Much has been written on the subject, and certainly some transitional problems arose, but we think it is fair to say that on balance the results have been overwhelmingly positive and the public interest has been well served.

Our contacts with U.S. manufacturers indicate that they have benefited enormously from deregulation. Canadian shippers, on the other hand, are at a disadvantage vis-à-vis their U.S. competitors. *Freedom to Move* proposes a framework that will allow dynamic market forces to go to work and help Canadian industry be the competitive industry it has to be if we want to be a dynamic and largely employed economy.

We as manufacturers are consumers of transportation services, and what is important about this document is that it is explicitly taking the position that transportation does not exist for its own sake but only to provide utility to the purchasers of transportation services. This puts us essentially in the same position as consumers in general. At last we are talking about policies designed to benefit the user of the service and not impliedly designed to protect or support the provider of the service.

*Freedom to Move* is a substantial document which makes numerous points, many of which have been addressed in detail in our submission. I would, however, like to take a few minutes to outline and comment on seven key points.

1. We endorse intra-modal competition; that is, for example, price competition between the railways.
2. Carriers should set their rates independently. The current practice of collectively setting rates is anti-competitive.
3. We endorse confidential contracts. They have become imperative, especially on international movements.
4. Both Crown and private corporations must operate under similar rules.
5. Imposed public duties should be clearly defined, with direct compensation.

## [Translation]

Les fabricants canadiens luttent actuellement tous ensemble pour demeurer concurrentiels tant au pays qu'à l'étranger. Le contexte du commerce a beaucoup évolué depuis les accords du GATT, et la concurrence est féroce. Dans une large mesure, pour soutenir la concurrence, l'industrie canadienne doit s'efforcer de suivre les progrès techniques et faire preuve d'une super-efficacité en ce qui concerne la surveillance des coûts. Si nous ne réussissons pas à freiner la hausse des coûts par une gestion intelligente, nous deviendrons non concurrentiels, nos usines fermeront, notre taux de chômage augmentera et les consommateurs verront de moins en moins de produits de fabrication canadienne sur les étagères.

Notre principal concurrent commercial, les États-Unis, a déréglementé son industrie du transport ces dernières années, et les résultats sur le plan du service, de l'innovation et de la diminution des coûts ont été spectaculaires. On a beaucoup écrit sur le sujet et fait état de certains problèmes de transition, mais nous pensons qu'il est juste de dire que les résultats ont été des plus positifs dans l'ensemble et que les intérêts du public ont été bien servis.

Les fabricants américains avec lesquels nous sommes en contact ont signalé qu'ils ont tiré un très grand profit de la déréglementation. Les expéditeurs canadiens sont pour leur part désavantagés par rapport à leurs concurrents américains. *Aller sans entraves* propose un cadre qui permettra aux forces du marché d'entrer en action et qui aidera l'industrie canadienne à devenir l'industrie concurrentielle qu'elle doit être, si nous voulons que notre économie soit dynamique et utilisée à pleine capacité.

En tant que fabricants, nous sommes des consommateurs des services de transport, et la chose importante au sujet de ce document est qu'il admet explicitement que l'industrie du transport n'existe pas pour son propre intérêt, mais pour le bien des acheteurs des services de transport. Cela nous place essentiellement dans la même position que les consommateurs en général. On se préoccupe en fait d'élaborer des programmes conçus pour le bénéfice de l'utilisateur du service et non implicitement conçus pour protéger ou appuyer le fournisseur du service.

*Aller sans entraves* est un document étoffé qui soulève de nombreux points dont plusieurs ont été analysés en détail dans notre mémoire. J'aimerais toutefois prendre quelques minutes pour commenter dans leurs grandes lignes sept points principaux:

1. Nous appuyons la concurrence intermodale; par exemple, la concurrence des prix entre chemins de fer.
2. Les transporteurs devraient fixer leurs tarifs de manière indépendante. La pratique actuelle de la tarification collective est contraire à la libre concurrence.
3. Nous appuyons les contrats confidentiels. Ils sont devenus une nécessité, particulièrement dans le contexte des échanges.
4. Les sociétés d'État et les sociétés privées doivent être soumises à des règles semblables.
5. Les services publics commandés devraient être clairement définis et indemnisés directement.

## [Texte]

6. In trucking we endorse the February 1985 agreement of the provincial Ministers of Transport. This document provides for the shifting of the burden of proof on entry application from the applicant to the respondent, plus the elimination of rate approval.

7. On rail, the captive shipper—that is the shipper located beyond shipping limits—must have adequate safeguards.

• 0940

Some of our members, especially those in the Atlantic provinces beyond switching limits, are opposed to confidential contracts. At the outset, it should be recognized that these shippers support the concept of increased rail competition. However, because they are served by one railway and are beyond inter-switching limits, they reason that confidential rates will reduce their ability to negotiate. This is a legitimate concern of which you should be aware.

With that summary, Mr. Chairman, I would invite questions from the members of your committee.

**The Chairman:** Mr. Magee, thank you very much for the summary. You were even good enough to provide an executive summary, and also this very short statement today, which I hope again is going to be more the form we take in the examination. I am glad to see that witnesses are doing that.

Mr. Benjamin, and then other members in order of catching my eye.

**Mr. Benjamin:** Just going over your own seven points, in item 1, price competition between the railway companies, are you telling us that there has been no rate or price competition between the railway companies heretofore?

**Mr. Magee:** Virtually none. They, as you probably well know, can speak together and set their rates jointly, and they do that on a very consistent basis.

**Mr. Benjamin:** I wish you would provide the committee with some evidence of that in specific commodities and rates. I would appreciate having it because that is not what the railroads tell us. I would like you to provide us with some proof of that because that would make interesting reading for the Minister of Transport and for the Canadian Transport Commission, and maybe even under the Combines Investigation Act. So I am now telling you to put up or shut up on that one.

**Mr. Magee:** We can do that. I would like to point out to you, however, that section 279 permits the railways to talk together, compare and set rates jointly, and they have been very much opposed to the elimination of that provision because

## [Traduction]

6. Pour ce qui est du camionnage, nous appuyons l'entente conclue en février 1985 par les ministres provinciaux des Transports. Ce document prévoit le déplacement du fardeau de la preuve en matière d'admission pour qu'il incombe à l'opposant plutôt qu'au demandeur; nous sommes également favorables à l'élimination de l'approbation des tarifs.

7. En ce qui concerne le transport ferroviaire, l'expéditeur captif—c'est-à-dire l'expéditeur situé en dehors de limites précises pour le transport des marchandises—doit être adéquatement protégé.

Certains de nos membres, en particulier ceux qui se trouvent dans les provinces de l'Atlantique au-delà des zones de manœuvre, s'opposent aux contrats confidentiels. Au départ, il faut reconnaître que ces expéditeurs sont favorables à l'idée d'une concurrence accrue entre les sociétés ferroviaires. Toutefois, parce qu'ils ne sont desservis que par une société ferroviaire et qu'ils se trouvent dans des régions situées au-delà des zones de manœuvre, ils calculent que des taux confidentiels réduiront leur pouvoir de négociation. C'est là un souci légitime dont vous devriez tenir compte.

Ayant terminé mon résumé, monsieur le président, j'invite les membres du Comité à poser des questions.

**Le président:** Monsieur Magee, merci beaucoup pour votre résumé. Vous avez même été assez bon pour joindre un très court exposé et vous nous avez fait aujourd'hui un bref sommaire, ce que j'espère encore une fois sera de plus en plus la formule utilisée dans les mémoires qui nous sont présentés. Je suis heureux de voir que c'est ce que font les intervenants.

M. Benjamin, et ensuite les autres membres qui voudraient obtenir la parole.

**M. Benjamin:** J'examine vos sept points, et au point 1, au sujet de la concurrence au niveau des taux entre les sociétés ferroviaires, est-ce que vous voulez nous dire qu'il n'y a pas eu de concurrence jusqu'ici au niveau des taux entre les sociétés ferroviaires?

**M. Magee:** En effet, presque pas. Comme vous le savez probablement très bien, elles peuvent discuter ensemble et s'entendre pour fixer leurs taux, et c'est ce qu'elles font très régulièrement.

**M. Benjamin:** J'aimerais que vous donniez au Comité des exemples de cas précis de marchandises et de taux pour illustrer ce que vous avancez. J'apprécierais que vous le fassiez parce que ce n'est pas ce que les sociétés ferroviaires nous disent. J'aimerais que vous nous donniez des exemples précis parce qu'il serait intéressant d'en faire prendre connaissance le ministre des Transports, la Commission canadienne des transports et peut-être même les responsables de l'application de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Aussi, je vous demanderais maintenant, soit de donner des exemples, soit de vous taire tout simplement.

**M. Magee:** Des exemples, nous pouvons en donner. Je voudrais toutefois vous faire remarquer que l'article 279 permet aux sociétés ferroviaires de discuter ensemble, de comparer leurs taux et de s'entendre pour fixer les taux et

## [Text]

they are using it all the time. The other thing I would point out is that virtually all of the rates that are published are published through the Canadian Freight Association, which is jointly owned and operated by the railways themselves.

**Mr. Benjamin:** The association of railroads?

**Mr. Magee:** Yes.

**Mr. Benjamin:** When you endorse confidential contracts, confidential rates, I am assuming that in your association you have a lot of small manufacturers and processors, as well as a lot of big ones. For example, we have probably a dozen or more small farm implement manufacturers in western Canada, and I suspect there are that many in central and Atlantic Canada. They make things like rock pickers and grain loaders and cultivators, and they compete against Massey-Ferguson, John Deere, IHC, J.I. Case. The difference between the big manufacturer and the small one is that the big one will ship 1,000, 2,000, 3,000 or 5,000 carloads or truckloads in a year and the small manufacturer or processor might ship 50 or 100. Do you believe for one moment that the railroads or the trucks will give the same confidential rate, taking into account distance, to that small shipper?

• 0945

**Mr. Magee:** That is a good question. I think maybe I can best answer that by saying, a shipper's location and the profitability of the goods that he is shipping—that is, the transportation profit that is in it—is probably more important than the fact that the shipper is big or small. Now, certainly if a shipper is bigger, potentially his business should be more attractive. But I would like to refer you to hearings in the United States, which took place in March of 1983, some three years after the Staggers Rails Act was in place. In that report to the subcommittee, one of the things, and I will quote:

It has become clear that contracting was, for the most part, mutually benefit to railroads and shippers.

But they also go on to say:

The size of an individual shipper was not as critical as the shipper's transportation alternatives and the profitability of his traffic.

**Mr. Benjamin:** I hope in a couple of years you will come back before this committee again and tell me what the experience has been. That is not what I hear from the small manufacturer and processor, who is scared silly about confidential rates. That small shipper does not know what his big competitor is getting. He cannot find out, because it is confidential. Now, do you call that fair competition?

## [Translation]

qu'elles se sont toujours très fortement opposées à la suppression de cet article parce qu'elles y font appel tout le temps. L'autre point sur lequel je voudrais attirer votre attention a trait au fait que presque tous les taux publiés sont publiés par l'entremise de la *Canadian Freight Association*, qui appartient aux sociétés ferroviaires elles-mêmes et qui est exploitée par elles.

**M. Benjamin:** L'association des sociétés ferroviaires?

**M. Magee:** Oui.

**M. Benjamin:** Lorsque vous dites que les contrats, les taux doivent être confidentiels, je suppose que dans votre association, vous avez beaucoup de petites entreprises de fabrication et de petites entreprises de transformation, de même que beaucoup de grosses. Par exemple, il y a probablement une douzaine ou plus de petites entreprises de fabrication d'instruments agricoles dans l'Ouest canadien et je présume qu'il y en a autant dans la région du centre du Canada et dans la région de l'Atlantique. Elles fabriquent des instruments comme des ramasseurs de pierres, des chargeuses et des cultivateurs de grains et sont en concurrence avec Massey-Ferguson, John Deere, IHC, J.I. Case. La différence entre le gros fabricant et le petit fabricant, c'est que le gros expédiera 1,000, 2,000, 3,000, 5,000 wagons complets ou camions pleins au cours d'une année, tandis que le petit fabricant ou la petite entreprise de transformation peut n'en expédier que 50 p. 100. Pensez-vous, pour un instant, que les sociétés ferroviaires ou les entreprises de camionnage accorderont le même tarif confidentiel, compte tenu de l'éloignement de ce petit expéditeur?

**M. Magee:** C'est une bonne question. à mon avis, la meilleure façon de vous répondre, c'est de dire que l'emplacement d'un expéditeur et la rentabilité de ses expéditions, c'est-à-dire les profits à tirer du transport de ses marchandises, comptent probablement plus que le fait qu'il s'agisse d'un gros ou d'un petit expéditeur. Evidemment, s'il s'agit d'un expéditeur important, il devrait être plus intéressant de faire affaires avec lui. Mais j'aimerais vous référer à des audiences qui ont eu lieu en mars 1983 aux États-Unis, soit quelque trois ans après l'adoption de la loi dite *Staggers Rails Act*. Permettez-moi de citer le rapport remis au sous-comité:

Il est devenu évident que, dans la plupart des cas, la signature de contrats profitait autant aux sociétés ferroviaires qu'aux expéditeurs.

Le rapport dit aussi que:

l'importance d'un expéditeur donné n'était pas aussi déterminante que les divers modes de transport à sa disposition et la rentabilité de transporter ses marchandises.

**M. Benjamin:** J'espère que, dans un an ou deux, vous témoignerez de nouveau devant le comité et que vous me direz jusqu'à quel point l'expérience a été concluante. Ce n'est pas ce que prétendent les petits fabricants et les petits exploitants qui ont une peur bleue des tarifs confidentiels. Le petit expéditeur ignore ce dont bénéficient ses concurrents plus importants. Il ne peut en prendre connaissance parce que c'est confidentiel. Alors, d'après vous, ce serait une compétition loyale?



## [Texte]

**Mr. Magee:** The big shipper cannot find out what the little shipper is charging either.

**Mr. Benjamin:** You are telling me that the little shipper will get a confidential rate too. That it will be . . .

**Mr. Magee:** In many instances he will, absolutely.

**Mr. Benjamin:** I presume that in item four you are talking about the two railroads mainly, when you state "Both crown and private corporations must operate under similar rules". Can you tell me in what way they are not now operating under similar rules?

**Mr. Magee:** There is an understanding that in many instances the Crown corporation has easy access to funds, and usually at quite attractive rates. These are funds that the private operator might have difficulty acquiring.

**Mr. Benjamin:** What kind of funds? From whom?

**Mr. Magee:** Capital.

**Mr. Benjamin:** But surely you are aware that since at least 1977—it started in 1975—the government of that day ordered Canadian National Railway to start making a profit; told them, and particularly since 1977, there will be no more capital infusions from the public treasury. Capital requirements will have to be generated by CN or they will have to borrow like anybody else. That has been the case for at least the last eight years. Canadian National, when they were in front of us the other day, said that is a myth and has been for a number of years, that they have some kind of beneficial system compared to Canadian Pacific. Now again, can you tell me how, as of now, there is any difference? What advantages does the CN have over CP?

**Mr. Magee:** I am not prepared to detail, nor do I know in precise detail, what some of these differences are. What we are simply saying here is that it is important they be on the same footing. The other railways and some of the trucking companies have been complaining about this bitterly. It is not a great torch of ours, but we do believe there should be a level playing field.

• 0950

**Mr. Benjamin:** Canadian Pacific claimed the same thing to us the other day that you are saying now. They came to us after CN had been in front of us. They said something similar. Like, if worse came to worst, there is no way a federal government of any political stripe would let Canadian National go belly up. Is not the reality of national politics, particularly in national policy and particularly in transportation, that no matter what government is in power, if the same thing were to happen to Canadian Pacific, there is no way the government would let it fold? In terms of a back-stop, in the event of worse coming to worst, that sort of a situation, because of national transportation policy and public policy, that sort of thing is there in any event for either one, whether it

## [Traduction]

**Mr. Magee:** L'expéditeur important n'est pas plus en mesure de connaître les tarifs du petit expéditeur.

**Mr. Benjamin:** Vous êtes en train de dire que le petit expéditeur bénéficiera lui aussi d'un tarif confidentiel. Que ce tarif sera . . .

**Mr. Magee:** Dans de nombreux cas, sans l'ombre d'un doute.

**Mr. Benjamin:** Je suppose qu'à l'article quatre, vous faites surtout allusion aux deux sociétés ferroviaires lorsque vous dites que les mêmes règles doivent régir les sociétés d'État et les sociétés privées. Pourriez-vous me dire comment diffèrent les règles qui s'appliquent à leur exploitation?

**Mr. Magee:** Tout le monde sait que, très souvent, les sociétés d'État ont facilement accès à des fonds et, ordinairement, à des taux d'intérêt très avantageux. Il s'agit de fonds difficilement accessibles à la société privée.

**Mr. Benjamin:** Des fonds de quelle nature? provenant d'où?

**Mr. Magee:** Des capitaux.

**Mr. Benjamin:** Mais vous savez certainement qu'au moins depuis 1977, dès 1975, le gouvernement de l'époque a exigé que le Canadien National devienne une société rentable et qu'il l'a informé, surtout depuis 1977, qu'il mettait fin à ses injections de capitaux. Le CN devrait produire lui-même les capitaux dont il a besoin, sinon il devra emprunter comme tout le monde. C'est ce qui se passe depuis au moins huit ans. Lorsqu'il a témoigné devant nous l'autre jour, un représentant du Canadien National nous a dit que ce n'est pas le cas depuis un certain nombre d'années et que, par rapport au Canadien Pacifique, le Canadien National bénéficie d'un certain traitement de faveur. Alors, je le répète: pouvez-vous me dire de quelle nature est cette différence aujourd'hui? Comment le CN est-il avantagé par rapport au CP?

**Mr. Magee:** Je ne peux pas vous préciser la nature de certaines de ces différences et je ne les connais pas avec certitude. Tout ce que nous disons, c'est qu'il est important que les deux sociétés ferroviaires soient sur un pied d'égalité. Les autres sociétés ferroviaires et certaines entreprises de camionnage s'en sont plaintes amèrement. Nous n'en avons pas fait un cheval de bataille, mais nous croyons à une uniformisation de la situation.

**Mr. Benjamin:** L'autre jour, le Canadien Pacifique nous a dit la même chose que vous. Il s'est présenté devant nous après le CN et a dit à peu près la même chose. Le CP nous a dit qu'en mettant les choses au pire, tout gouvernement fédéral qui se respecte ne laisserait pas le Canadien National tourner de l'oeil. N'est-ce pas ce que stipule la politique nationale du pays et, en particulier, la politique nationale des transports, qu'indépendamment du gouvernement au pouvoir, si la même chose arrivait au Canadien Pacifique, le gouvernement viendrait aussitôt à sa rescousse? Comme mesure d'urgence, en mettant les choses au pire pour ainsi dire, compte tenu de la politique nationale des transports et des politiques de l'État, c'est quelque chose qui s'applique aux deux, que ce soit une

[Text]

is owned privately or publicly. That has been the history of this country in transportation.

**Mr. Magee:** That is true, but what we are really saying is that on a day-to-day basis, as much as possible, if there is going to be a Crown corporation and if that Crown corporation is going to be in a position in the marketplace where it is competing with a private corporation, then the rules should be substantially the same. If they are not, what you will do is to frighten away private enterprise.

**The Chairman:** That is a very good response.

**Mr. Benjamin:** I want to submit to the witness that the rules are substantially the same for both of them.

**The Chairman:** Okay, that is a matter of debate, and that is a good time for you to read the brief and the questions and come back on a second round.

**Mr. Benjamin:** Yes.

**The Chairman:** Just to get back to your brief, I am going to throw in one question before I call upon Mr. Taylor.

You question the \$20 million. In your brief at page 4, you question the proposed \$20 million threshold as the appropriate amount for the Minister to come in and vote takeovers. Why? Do you have another figure to propose?

**Mr. Magee:** No.

**The Chairman:** He was asked that question when he appeared before the committee, and I was interested myself at the \$20 million—FIRA's is \$5 million—and he mentioned that was the PWA experience. That may be because he was from the west and PWA was out there, but do you have other thoughts on the \$20 million?

**Mr. Magee:** No. We do not feel strongly about—

**The Chairman:** Do you think there should be any dollar value and that it should be within the discretion of the Minister depending on all the circumstances? Leave it even looser but without tying it to that \$20 million figure that was pulled out of the air. I just would like your reaction because you are the business people and that is where I want to get some examination of you and how you, the business community, feels about this brief.

**Mr. Magee:** I guess from our perspective there need not necessarily be a limit. But we certainly have no objection to the limit and I think one of the reasons that was put in there was to try to ensure that the possibility of very large takeovers taking place would be subject to examination.

**The Chairman:** My last question, just to get this thing moving here would be: Do you think—this is a loaded question but it is one that is within your domain very much—the present anti-combines legislation is sufficient to prevent predatory pricing in view of the proposals in the *Freedom to Move* paper?

[Translation]

société d'État ou une société privée. C'est ce que la politique nationale des transports a toujours stipulé.

**M. Magee:** C'est vrai, mais notre propos véritable, c'est si une société d'État doit exister et si elle est appelée à livrer concurrence tous les jours et dans la mesure du possible avec une société privée, alors les règles du jeu devraient être essentiellement les mêmes. Sinon, on éloignera l'entreprise privée.

**Le président:** C'est une très bonne réponse.

**M. Benjamin:** J'aimerais dire au témoin que des règles identiques s'appliquent aux deux.

**Le président:** Très bien, voilà un problème à débattre et j'estime que le temps est venu de lire le mémoire et les questions en vue d'une autre session.

**M. Benjamin:** D'accord.

**Le président:** J'aimerais revenir à votre mémoire et vous poser une question avant de donner la parole à M. Taylor.

Vous remettez en question la somme de 20 millions de dollars. À la page 4 de votre mémoire, vous dites que la somme de 20 millions de dollars qui a été avancée comme seuil ne devrait pas permettre au Ministre d'intervenir et d'autoriser des acquisitions. Pourquoi? Avez-vous un autre seuil à proposer?

**M. Magee:** Non.

**Le président:** On lui a posé cette question lorsqu'il a témoigné devant le Comité et j'étais moi-même intéressé par la somme de 20 millions de dollars—l'AEIE utilise 5 millions de dollars—et il nous a dit qu'elle avait été appliquée à la société PWA. C'était peut-être dû au fait qu'il vient de l'Ouest et que la société PWA se trouve dans l'Ouest, mais auriez-vous autre chose à dire au sujet de la somme de 20 millions de dollars.

**M. Magee:** Non. Notre idée n'est pas arrêtée au sujet de . . .

**Le président:** À votre avis, devrait-il exister une limite et, compte tenu des circonstances, devrait-elle être laissée à la discrétion du Ministre? Faudrait-il faire preuve de plus de souplesse sans l'associer à cette somme de 20 millions de dollars qui est tombée du ciel? J'aimerais savoir ce que vous en pensez, vous les gens d'affaires, tout en déterminant ce que vous pensez de ce mémoire.

**M. Magee:** De notre point de vue, une limite n'est pas forcément nécessaire. Nous ne sommes cependant pas opposés à une telle limite et j'estime qu'on l'applique, entre autres, pour éviter qu'il y ait acquisition d'entreprises très importantes sans la soumettre à un examen rigoureux.

**Le président:** Voici ma dernière question pour orienter le débat dans ce sens: à votre avis—il s'agit d'une question piège, mais qui est de votre domaine—la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions permet-elle d'éliminer toute pratique de prix abusifs si l'on tient compte des propositions avancées dans le document intitulé *Aller sans entraves*?

[Texte]

**Mr. Magee:** I do not believe I am really in a position to answer that intelligently. The other thing, of course, as you know, the combines legislation is currently under review and we may not have it for very long.

**The Chairman:** It has been for years, that is true.

**Mr. D. W. Montgomery (Vice-President, Government Relations, Canadian Manufacturers' Association):** Mr. Chairman, I think there is some concern that the combines legislation currently is, first of all, the burden of proof; you have to prove beyond a reasonable doubt, which makes the burden quite substantial, and also there have been very few successful cases, or a limited number of cases under the Combines Investigation Act on predatory pricing. Therefore, if this committee after a thorough study thinks that some other recourse is required, I think we would have an open mind on that.

• 0955

**The Chairman:** Thank you. Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** Thank you, Mr. Chairman.

I would like to pursue the matter of the interprovincial trucking, which you mentioned. It seems to me that the shipper and the consumer have been absorbing a lot of extra costs because of regulations in interprovincial trucking. For instance, if a trucker in Vancouver feels he has the capital, the equipment and the know-how to operate from Vancouver to Montreal, he cannot do that unless he gets the approval of the Motor Vehicle Traffic Board in British Columbia, the Highway Traffic Board in Alberta, and similar bodies in Saskatchewan, Manitoba, Ontario and Quebec. In other words, we refuse to let a man go out into the marketplace and compete.

In your submission, you are suggesting that interprovincial trucking would be better off under *Freedom to Move*. Did you have in mind that each province would now eliminate their highway traffic boards and say that, if a man wants to invest his money and has the necessary equipment, the know-how and the insurance, he should be able to do so without going to the boards of the various provinces?

**Mr. Magee:** I agree with just about everything you said. The only thing I should point out is that I do not think we are necessarily saying that you would want to eliminate the board. But yes, we do believe it would be appropriate to move away from the current practice, which is granting a licence on the basis of what they call public convenience and necessity, and moving to a "fit, willing and able" criterion. Now, that "fit, willing and able" criterion would probably still mean you need a board or something like that in order to grant the licence, but their terms of reference would be "fit, willing and able" rather than "public convenience and necessity".

**Mr. Taylor:** Would you prefer one board, then, in Canada rather than 10?

[Traduction]

**M. Magee:** À mon avis, je ne suis pas en mesure de vous répondre de façon éclairée. Par contre, comme vous le savez, cette loi fait actuellement l'objet d'une étude et elle pourrait disparaître avant longtemps.

**Le président:** En effet, elle l'est depuis des années.

**M. D.W. Montgomery (vice-président, relations avec le gouvernement, Association des manufacturiers canadiens):** Monsieur le président, il faut dire que, dans le cas de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, l'important, c'est que le fardeau de la preuve revient au gouvernement; la preuve doit être faite sans doute raisonnable, ce qui rend le fardeau très lourd à porter, sans compter que très peu de causes ou du moins un nombre limité de causes de pratique de prix abusifs ont connu du succès aux termes de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. C'est pourquoi, si, après un examen approfondi, le Comité croit qu'une autre façon de procéder s'impose, j'estime qu'il faudrait l'envisager.

**Le président:** Merci. Monsieur Taylor.

**M. Taylor:** Merci monsieur le président.

J'aimerais continuer dans la même veine que vous, c'est-à-dire approfondir le problème de l'industrie du camionnage interprovincial. À mon avis, les expéditeurs et les consommateurs ont dû supporter des coûts additionnels à cause des règlements régissant l'industrie du camionnage interprovincial. Par exemple, si une entreprise de camionnage de Vancouver sent qu'elle possède les capitaux, l'équipement et les connaissances techniques qu'il faut pour transporter des marchandises de Vancouver à Montréal, elle ne peut pas le faire à moins d'obtenir l'autorisation du *Motor Vehicle Traffic Board* de la Colombie-Britannique, du *Highway Traffic Board* de l'Alberta et des organismes apparentés de la Saskatchewan, du Manitoba, de l'Ontario et du Québec. En d'autres termes, nous empêchons une entreprise de se lancer et de livrer concurrence.

Votre mémoire donne à entendre que l'industrie du camionnage interprovincial profiterait de l'application des recommandations que renferme *Aller sans entraves*. Y dites-vous que chaque province ferait disparaître son office de réglementation du transport routier et, si un particulier veut investir, s'il dispose de l'équipement nécessaire et des connaissances techniques et s'il est assuré, qu'il devrait pouvoir le faire sans devoir approcher les offices des diverses provinces?

**M. Magee:** Je suis d'accord avec presque tout ce que vous avez dit, à une exception près: nous ne sommes pas forcément d'avis que les offices de réglementation devraient disparaître. Toutefois, nous croyons qu'il faudrait cesser d'accorder les licences en fonction de ce qu'on appelle «l'utilité et la commodité publiques» pour adopter plutôt le critère de «prêt, apte et disposé» au lieu de «l'utilité et la commodité publiques».

**M. Taylor:** Alors, vous préféreriez qu'il n'existe qu'un office au Canada plutôt que 10?



## [Text]

**Mr. Magee:** No, not necessarily. There is no reason why it could not still remain at the provincial level. I do not really believe there has been any serious thought given to doing it from a federal position. Back in February 1985, the provincial Ministers of Transport met with the federal Minister and signed an accord in which they agreed that was the direction in which they were hoping to move.

**Mr. Taylor:** I would like to bring to you a case I have actually had something to do with. In the early 1950s, the Alberta cattle producers wanted to ship their frozen carcasses to Montreal and Ontario. In order to do so, the railways did not provide the necessary refrigerated cars and their prices were excessively high. A trucking firm said they could do it. They would get the refrigeration, but they would have to have the licences from each province. In endeavouring to get the licences from each province, they found that the fees, even for straight through without stopping, were going to be so excessive that they could not even compete, let alone do it. So we endeavoured to arrange it, but the provinces would not budge. They said they wanted the money before that truck could go through their provinces.

We went to the American states right along the border and talked to each highway traffic board, and the boards said they would be glad to have them, that they would make a reciprocal arrangement with us: If we would let their trucks go through our province without pick-ups, they would let our trucks go through their states without pick-ups.

So we built up a tremendous industry in Alberta. As a matter of fact, truckers were coming in from British Columbia, Saskatchewan and Manitoba to get in on it because we were shipping with no charges through those states. It meant a competitive rate; it gave cheaper rates to the consumers, and it moved the goods. But it is a shame we had to go to another country to do it.

Now, I am wondering if we are going to run into similar obstacles, because one province could say they can stop this unless there is some federal say in it. I recognize that the provinces built their highways.

• 1000

But there is one point I would like to mention to you. The Canadian government spent a lot of money on the Trans Canada Highway in every province, and I cannot see any reason why the Trans-Canada Highway cannot carry interprovincial traffic without paying the provinces anything. I am just wondering if you have thoughts on that, because all these extra costs actually go back either to the shipper or to the consumer. So your people should be vitally concerned about how this is going to be handled.

**Mr. Magee:** That is a very good point. Our association has been concerned about interprovincial trade barriers, not only in that particular area, but broadly, because as an organization

## [Translation]

**M. Magee:** Non, pas forcément. Rien ne s'oppose à ce que les autorisations continuent de relever des provinces. À mon avis, personne n'a sérieusement pensé à les confier au gouvernement fédéral. En février 1985, les ministres fédéral et provinciaux des Transports se sont réunis et ont signé une entente où ils convenaient que c'était dans cette direction qu'ils espéraient aller.

**M. Taylor:** J'aimerais vous parler d'un cas auquel j'ai été associé de près. Au début des années 50, les producteurs de bétail de l'Alberta voulaient expédier leurs carcasses surgelées vers Montréal et l'Ontario. Les sociétés ferroviaires ne disposaient pas des wagons réfrigérés nécessaires et leurs tarifs étaient excessivement élevés. Une entreprise de camionnage leur a offert ses services. Elle ferait réfrigérer ses camions, mais devrait obtenir des permis de chaque province. Lorsqu'elle a tenté d'obtenir ces permis, elle s'est aperçue que les frais de passage sans arrêt seraient si élevés qu'elle ne pourrait pas être concurrentielle et qu'elle devrait renoncer au projet. Nous avons fait de notre mieux, mais les provinces ne voulaient pas bouger. Elles disaient vouloir toucher l'argent avant que les camions ne franchissent leurs frontières.

Nous avons alors approché les États américains situés le long de la frontière du Canada et chaque office de réglementation du transport routier; ces offices nous ont tous souhaité la bienvenue, à condition de pouvoir signer une entente réciproque avec nous: à condition de laisser leurs camions circuler, sans ramassage, dans nos provinces, ils laisseraient nos camions circuler chez eux sans ramassage.

L'Alberta a pu ainsi se doter d'une industrie extraordinaire. À vrai dire, des camionneurs de la Colombie-Britannique, de la Saskatchewan et du Manitoba se rendaient en Alberta pour pouvoir, eux aussi, expédier sans frais en passant par les États en question. Cela signifiait des tarifs concurrentiels, des tarifs moins élevés pour les consommateurs et les marchandises étaient acheminées à destination. Il est cependant déplorable qu'on ait dû franchir la frontière pour y parvenir.

Pour tout dire, je crains que des obstacles du même genre reviennent sur le tapis parce qu'une province pourrait prétendre mettre fin à notre entente à moins que le gouvernement fédéral l'autorise. Je sais que ce sont les provinces qui ont construit leurs routes.

J'aimerais cependant attirer votre attention sur un point. Le gouvernement du Canada a dépensé beaucoup d'argent pour la construction de la route Transcanadienne dans chaque province et je ne vois pas pourquoi les entreprises de camionnage interprovinciales ne pourraient emprunter cette autoroute sans verser aux provinces des droits quelconques. Je me demande simplement si vous avez des observations à faire à ce sujet, étant donné que tous ces coûts supplémentaires sont en fait refilés à l'expéditeur ou au consommateur. Vos membres devraient donc être extrêmement intéressés par la façon dont cette question sera résolue.

**M. Magee:** Votre remarque est très pertinente. Notre association est préoccupée depuis un certain temps par la présence d'obstacles au commerce interprovincial, non

## [Texte]

we believe that unless we really do have interprovincial trade and freedom to trade interprovincially we can do a very serious disservice to our entire economy.

**Mr. Taylor:** In other words, we would become Balkan states instead of being a nation. That is all, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Taylor. Mr. Ellis.

**Mr. Ellis:** Mr. Magee, I have a few short questions. They arise out of some comments in your brief. You have said that you favour deregulation of air services. You did not qualify that in any way, and a number of the representations we have had put to us... In fact, I tell you up front that my own personal bias is that there should be some differentiation between the deregulation south of the 60th parallel and the deregulation north of the 60th. I wonder if you have given any consideration to the Arctic of Canada and the impact of deregulation on the sparsely settled huge area.

**Mr. Magee:** First of all, Mr. Chairman, our association has not spent a great deal of time with respect to air transport. We have read *Freedom to Move* and basically we are in agreement with it. As far as your reference to the 60th parallel is concerned, we have not really addressed ourselves to any particular point, except to recognize that in the northern areas—more properly perhaps in remote areas—that are dependent upon air service, we would like to see freedom in the marketplace, with freedom of entry subject to safety controls of course.

But there is also a proposal in *Freedom to Move* which says that if prices rise to an unreasonable level, or are presumed to rise to an unreasonable level, then... well, as far as we are concerned, if it is in a monopoly situation or a situation that may be serviced only by one line, then maybe there should be provision whereby a government agency can review the appropriateness of those levels. But other than that, we are very much in favour of letting the market have an opportunity to service those communities.

**Mr. Ellis:** I have no problem with your definition of remote areas rather than just the Arctic because obviously there are many areas south of 60 that are just as isolated as those north of 60. However, I do have some problem with your comments. I am thinking in terms of little places like Clyde River on Baffin Island where, for an airline running through there, the very best they can do is to 4% to 4.5% of capacity. You will have some idea of what any of your operations would be like if they ran at 4% to 4.5% of capacity. And the airline serving that area serves it year round, even though the cost of heating a single hangar in the winter months runs to something over \$10,000 a month. Frankly, I have some very real difficulty

## [Traduction]

seulement dans ce secteur particulier, mais de façon générale. En effet, en tant qu'organisme, nous pensons que l'économie nationale pourrait subir les conséquences de décisions prises en vue d'interdire le commerce interprovincial et de refuser aux transporteurs la liberté d'effectuer ce type de commerce.

**M. Taylor:** En d'autres termes, nous assisterons à la balkanisation plutôt qu'à l'union du Canada. C'est tout, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Taylor. Monsieur Ellis.

**M. Ellis:** Monsieur Magee, j'aimerais vous poser quelques brèves questions sur certaines observations que vous avez faites dans votre mémoire. Vous vous êtes prononcé en faveur de la déréglementation des services aériens. Vous n'avez cependant pas précisé votre position et bon nombre des observations qui nous ont été faites... En fait, je vous dis tout de suite que, personnellement, j'estime qu'il faudrait établir une distinction quelconque entre la déréglementation des services au sud du 60° parallèle et la déréglementation des services au nord du 60° parallèle. Je me demande si vous avez envisagé la situation dans l'Arctique canadien et l'incidence de la déréglementation sur cette vaste région qui a une population clairsemée.

**M. Magee:** En premier lieu, monsieur le président, j'aimerais dire que notre association n'a pas consacré beaucoup de temps à la question du transport aérien. Nous avons lu le document *Aller sans entraves* et nous souscrivons aux propositions qui y sont énoncées. Vous avez mentionné le 60° parallèle. Nous n'avons pas vraiment envisagé un point limite particulier, mais nous avons établi que dans les régions situées au Nord, que l'on pourrait appeler de façon plus appropriée les régions éloignées, qui sont dépendantes des services aériens, nous aimerions que le marché ne soit pas réglementé, tout en assujettissant évidemment l'entrée des transporteurs à des mesures de contrôle pour garantir la sécurité.

Toutefois, le document *Aller sans entraves* renferme également une proposition selon laquelle dans le cas d'une flambée des prix ou d'une prévision semblable, alors... bien, selon nous, si une entreprise a le monopole des services aériens dans une région donnée ou si une seule entreprise est en mesure de desservir une région donnée, il y aurait peut-être lieu de prévoir une disposition selon laquelle un organisme gouvernemental pourrait déterminer si les prix sont exagérés. Nous soutenons qu'à l'exception de telles situations, toutes les entreprises de transport devraient avoir la possibilité de desservir ces agglomérations.

**M. Ellis:** Je suis entièrement d'accord avec vous quand vous dites qu'il faut parler de régions éloignées plutôt que simplement de l'Arctique canadien parce que, de toute évidence, de nombreux points au sud du 60° parallèle sont tout aussi isolés que les points au nord de ce parallèle. Cependant, je n'abonde pas dans le sens de vos commentaires. Je pense à de petits villages comme Clyde River, sur l'île Baffin. Une compagnie aérienne qui dessert ces villages ne peut espérer vendre plus de 4 à 4,5 p. 100 de ses sièges. Imaginez-vous dans quel état seraient vos entreprises si elles n'étaient exploitées qu'à 4 ou 4,5 p. 100 de leur capacité. En outre, la compagnie aérienne en question offre des services à longue portée d'années, même s'il lui en coûte plus de 10,000\$ par mois pour chauffer un seul

## [Text]

with your comments that you want to see some competition on a line such as that.

• 1005

**Mr. Magee:** It is entirely possible in those situations that public policy is going to require areas like that be assisted in some fashion. I would agree with you that there will be cases like that where it will only make sense for one airline to operate. Even at that, in some instances it may not make sense for them to operate on a regular basis. In a case like that, it may then be necessary for a government agency to review whether or not some sort of support is required.

The main point we are trying to make is that there should be ease of entry. If somebody is, if you like, fit, willing, and able, and they meet the various criteria, then if they would like to provide a service, they should be permitted to do so. They should not be prevented from doing so.

**Mr. Ellis:** Would you find it surprising that the carriers there are not asking for support? Secondly, it is one thing to have somebody who is fit, willing, and able move in there in May, when no hanger heating is required, and work through until September, and then buzz off for the balance of the year and leave the people stranded . . .

**Mr. Magee:** If it is not economic, public policy may require that it be supported in some way.

**Mr. Ellis:** I repeat that the carriers are not looking for support, and they are prepared to provide 12-month service, provided they are allowed to provide 12-month service and do not have someone coming in and skimming off the cream in the very few months of the year when there is daylight and reasonable weather and a few more people travelling.

I guess the point I am making is this. I am suggesting to you that perhaps in that area you have not considered what your brief says as thoroughly as you might have.

**Mr. Magee:** I said at the outset that we had not spent a great deal of time on air policy, because we are not heavily involved in air to the remote communities.

**Mr. Ellis:** In that case, the discussion you have made in your brief regarding Crown corporations, as I read it, to condense it, is you would like to see the Crown corporations . . . and obviously here you are talking about CN Rail. I expect by now you are familiar with the statements by Dr. LeClair just last week when he said they would be out of the trucking industry before the end of the year. I assume here you are talking about CN Rail and you basically want them to act like any other competitive trucker.

## [Translation]

hangar en hiver. Franchement, je ne saisis pas du tout pourquoi vous voudriez qu'une certaine concurrence s'exerce sur une liaison aérienne semblable.

**M. Magee:** Il se peut fort bien qu'il faille inclure dans la politique générale une disposition prescrivant qu'un soutien quelconque soit accordé à des régions éloignées comme celles-ci. Je suis d'accord avec vous pour vous dire qu'il serait logique qu'une seule compagnie aérienne desserve de petits villages éloignés. Et encore, dans certains cas, la prestation de services réguliers n'aura peut-être pas de sens. Dans une situation semblable, il sera peut-être nécessaire alors qu'un organisme gouvernemental examine s'il serait justifié d'accorder un soutien quelconque.

Nous tenons essentiellement à faire valoir que les critères d'entrée devraient être assouplis. Si un transporteur est prêt, apte et disposé à offrir des services et qu'il remplit les divers critères, il devrait alors être autorisé à les offrir s'il le désire. Il ne devrait pas en être empêché.

**M. Ellis:** Ne trouveriez-vous pas étonnant que les transporteurs assurant des services dans des régions éloignées ne demandent aucune aide? En outre, il ne s'agit pas de donner un permis à un transporteur qui est prêt, apte et disposé à offrir des services là-bas en mai, quand il n'est pas nécessaire de chauffer les hangars, jusqu'en septembre, et qui s'en va ensuite offrir des services ailleurs pendant le restant de l'année, laissant la population en plan . . .

**M. Magee:** Si l'exploitation de tels services n'est pas rentable, les transporteurs pourraient recevoir une aide, financière ou autre, conformément à la politique générale.

**M. Ellis:** Je répète que les transporteurs ne revendiquent pas d'aide et sont disposés à offrir un service pendant toute l'année, à condition d'y être autorisés et de ne pas se faire voler le marché par un autre transporteur qui vient offrir des services pendant les quelques mois de l'année où l'on peut voir la lumière du jour, où les conditions météorologiques sont plus favorables et où les voyageurs sont un peu plus nombreux.

Permettez-moi de préciser ma pensée. Peut-être n'avez-vous pas réfléchi aussi profondément que vous auriez dû le faire aux propositions formulées dans votre mémoire sur cette question.

**M. Magee:** J'ai dit au début que nous n'avons pas beaucoup étudié l'aspect de la politique en matière de transport aérien, parce que nous offrons peu de services aériens à destination des collectivités éloignées.

**M. Ellis:** Dans ce cas, vous avez consacré une partie de votre mémoire aux sociétés d'État et, pour résumer votre position, vous aimeriez que les sociétés d'État . . . et, de toute évidence, vous aviez ici en tête le CN. Je suppose que vous avez pris connaissance des déclarations qu'a faites M. LeClair la semaine dernière et que vous n'ignorez pas qu'il a affirmé que le CN se retirerait de l'industrie du camionnage durant la fin de l'année en cours. Je suppose ici que vous parliez du CN et que vous souhaitez fondamentalement que cette société se comporte comme toute autre entreprise de camionnage concurrentielle.



**[Texte]**

You have not mentioned a great deal about the trucking industry in your brief. Yet surely the trucking industry must carry almost half of the products that are turned out by your member companies. What do you say to the possibility of their being able to have confidential contracts as well?

**Mr. Magee:** We did not specifically address confidential contracts with them, but yes, we see no reason why they should not have confidential contracts. In fact, at a provincial level we have recommended that. It would seem inconsistent for us to say the railways should be able to have confidential contracts but the truckers could not. They absolutely would have to have the same kind of opportunity.

**Mr. Ellis:** Would you see the confidential contracts applying to a product or to a company? That is to say, would you see the confidential contract as applying to an item that is being shipped, or would you think the confidential contract might apply to everything that goes out of the gate of a multifaceted company?

**Mr. Magee:** It could be both. A confidential contract could take many forms. That is one of the beauties of it. It gives the carrier and the shipper an opportunity to sit down and tailor a package that makes sense for their particular situation without being concerned about advertising it to the world and then having to position it in such a way that they are very worried about attrition, about somebody else coming in and arguing that they must have the same thing.

• 1010

**Mr. Ellis:** I have to tell you that, although I like the freedom to move in this area, I do share Mr. Benjamin's concern that the small shipper may well get hoisted with much heavier rates in these instances. If we go the route you are talking about, are we not almost looking at the situation where a shipper, instead of using a for-hire shipper, is indeed contracting trucking services?

**Mr. Magee:** Not necessarily. You see, we have a situation today where, under current trucking legislation, by and large across the country—it is certainly true in Ontario. The legislation is such that more and more shippers are circumventing the legislation, inasmuch as they are going to private trucking, and...

**Mr. Ellis:** Excuse me, but by private trucking, do you mean their own vehicles or those contracted to a specific company?

**Mr. Magee:** I mean their own, or perhaps they would be contracted solely with one company, as opposed to using the classical for-hire carrier.

As far as the small shipper is concerned versus the big shipper, yes, once again if you have a lot of volume, it is clearly an advantage. However, there are other considerations. For example, if you go to a large plant and it typically takes you all day to load a truck, but if you could go to a small plant and perhaps get in and out of there in a couple of hours, the truck

**[Traduction]**

Vous n'avez pas abordé dans votre mémoire la situation de l'industrie du camionnage. Pourtant, presque la moitié des produits des sociétés qui font partie de votre association doivent être transportés par des entreprises de camionnage. Seriez-vous d'accord pour que les camionneurs soient autorisés à passer des contrats sous le sceau du secret?

**M. Magee:** Nous n'avons pas discuté avec les camionneurs des contrats confidentiels particulièrement, mais oui, nous ne voyons pas pourquoi ceux-ci ne devraient pas être autorisés à passer de tels contrats. À vrai dire, nous avons présenté une recommandation en ce sens aux gouvernements provinciaux. Nous ne jugerions pas logique d'autoriser les sociétés ferroviaires à passer des contrats confidentiels, mais non pas les camionneurs. Ils devraient pouvoir jouir de mêmes privilèges.

**M. Ellis:** À votre avis, les contrats confidentiels devraient-ils se rapporter à un produit ou à une société? Autrement dit, selon vous, le contrat confidentiel s'appliquerait-il à un article qui doit être expédié ou à toute la production d'une société diversifiée?

**M. Magee:** Ce pourrait être les deux. Un contrat confidentiel pourrait prendre de nombreuses formes. C'est ce qui le rend si intéressant. Grâce aux contrats confidentiels, le transporteur et l'expéditeur prennent le temps de mettre au point une entente qui leur convient à tous les deux, sans se préoccuper de la faire connaître au monde entier et ensuite, de l'appliquer de telle façon qu'ils s'inquiètent beaucoup de l'attrition ou de l'intervention de quelqu'un d'autre qui revendique d'être partie à un contrat semblable.

**M. Ellis:** Je dois vous avouer que, bien que l'absence d'entraves dans ce domaine me plaise, je ne crains pas, comme M. Benjamin, que le petit expéditeur doive payer des tarifs beaucoup plus élevés dans ces cas. La formule que vous proposez ne revient-elle pas à dire qu'un expéditeur, au lieu d'avoir recours à un transporteur pour compte d'autrui, négociera un contrat de services de camionnage?

**M. Magee:** Pas nécessairement. Dans les conditions actuelles, voyez-vous, en vertu des lois qui régissent le camionnage, plus ou moins à l'échelle nationale—c'est certainement le cas en Ontario. Les dispositions des lois en vigueur sont telles qu'un nombre croissant d'expéditeurs tentent de les contourner en ayant recours à des services de camionnage privés et...

**M. Ellis:** Je m'excuse mais, par services de camionnage privés, entendez-vous leurs propres camions ou ceux d'une entreprise avec laquelle un contrat a été négocié?

**M. Magee:** Les leurs, ou peut-être ceux d'une autre entreprise unique, par opposition à ceux d'une entreprise qui effectue habituellement le transport pour compte d'autrui.

En ce qui concerne le petit expéditeur par rapport au gros expéditeur, je répète qu'il est évidemment plus avantageux d'avoir d'importants volumes à expédier. Il existe toutefois d'autres considérations. Par exemple, s'il s'agit d'une importante usine où il faut une journée pour charger le camion, ou encore s'il s'agit d'une petite usine où il ne faut que quelques

[Text]

carrier is going to be very much aware of that. When rates are confidential, he can tailor his charges to a situation in which he is going to load it in two hours instead of to a situation in which he is going to take all day to load it.

Once again, you come back to what I talked about earlier when I was speaking to Mr. Benjamin. The things that really matter are the alternatives that shipper has and the profitability on the particular piece of movement under consideration.

**Mr. Ellis:** I think that is—

**The Chairman:** Before calling upon Mr. Angus and Mr. Tobin, I wonder if the committee would indulge the Chair in having Mr. Dantzer produce his fourth report of the subcommittee on CNR pension gather you want the fourth report as information to allow the committee to go in camera to write the report. Is that not it? Would you explain, Mr. Dantzer?

**Mr. Dantzer:** That is right.

Relating to the order of reference dated May 28, 1985, respecting the CN Railway pension system, your subcommittee has agreed to recommend that the committee request the House to empower the subcommittee to travel to Mont Ste. Marie, Quebec, from January 16 to January 19, 1986. That is the period of time we will be getting back from the recess, and we want it in order to write the report which is due at the end of February 1986.

**The Chairman:** I hope there is not going to be too much discussion. It is a pretty matter-of-fact thing. Does someone so move?

**Mr. Dantzer:** I move that the fourth report of the subcommittee of the Canadian National Railway pension system be concurred in.

Motion agreed to

**The Chairman:** Just before we go to Mr. Angus, I hope, Mr. Dantzer, you are going to be in very close consultation with the House Leaders so that potentially the good work of your committee, in view of any change of status in the House, would not go down the drain and cause us to start afresh, which would be a horrible waste at the taxpayers' expense. That is a very real consideration.

**Mr. Angus.**

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman.

• 1015

What percentage of the people you represent own their own trucks in terms of cross-Canada movement of goods?

**Mr. Magee:** I have no knowledge.

**Mr. Angus:** Would it be safe to say, though, that a large percentage of them would?

[Translation]

heures pour le charger et repartir... l'entreprise de camionnage accordera une grande importance à ces facteurs. Lorsque les tarifs font l'objet d'un contrat confidentiel, le transporteur peut établir ses tarifs selon que la durée de chargement est de deux heures ou d'une journée.

Nous revenons à ce que je disais plus tôt en réponse à M. Benjamin. Les aspects qui importent le plus sont les choix dont dispose l'expéditeur et la rentabilité du transport envisagé.

**M. Ellis:** Je crois que...

**Le président:** Avant de donner la parole à M. Angus et à M. Tobin, je demanderais aux membres du Comité de me permettre de laisser M. Dantzer présenter le quatrième rapport du Sous-comité sur les régimes de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada. Nous avons le quorum nécessaire pour la mise aux voix et je crois comprendre que vous avez besoin du quatrième rapport pour permettre au Comité de se réunir à huis clos pour rédiger le rapport. Ai-je bien compris? Pouvez-vous expliquer, monsieur Dantzer?

**M. Dantzer:** C'est exact.

En ce qui concerne l'ordre de renvoi du 28 mai 1985 qui se rapporte aux régimes de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada, votre Sous-comité a convenu de recommander que le Comité demande à la Chambre d'autoriser le Sous-comité à siéger à Mont Sainte-Marie (Québec), du 16 au 19 janvier 1986. La reprise des séances est prévue à cette époque et nous voulons que tout soit en ordre afin que nous puissions rédiger le rapport qui doit être présenté à la fin de février 1986.

**Le président:** J'espère que la discussion ne se prolongera pas. La question est assez claire. Qui propose?

**M. Dantzer:** Je propose que le Quatrième rapport du Sous-comité sur les régimes de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada soit approuvé.

La motion est adoptée.

**Le président:** Avant que M. Angus ne prenne la parole, j'espère, monsieur Dantzer, que vous travaillerez en étroite collaboration avec les chefs de la Chambre, au cas où il se produirait des changements, pour que le précieux travail de votre Comité ne soit pas perdu et que nous ne soyons pas obligés de recommencer, ce qui serait un horrible gaspillage des fonds des contribuable. Cela est très important.

Monsieur Angus.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président.

Quelle proportion de vos membres utilisent leurs propres camions pour transporter des marchandises à l'échelle nationale?

**M. Magee:** Je ne le sais pas.

**M. Angus:** Pourrions-nous dire que la proportion est très forte?

[Texte]

**Mr. M.J. Buller (Chairman, Highway Sub-Committee, National Transportation Committee, Canadian Manufacturers' Association):** No, I think it would be a very small percentage of our membership, mainly because we have other ways of going about trucking now than getting into private trucking. If you have a look at any of our companies . . . For instance, I represent Noranda. Our expertise is in the mining business; it is not in the trucking business. So the only time we would ever consider getting into private trucking is in a case where we could not get carriers to come down to the rate levels we need. Of course our guidelines are at the operating cost of running that truck.

**Mr. Angus:** It is interesting because I gather that evidence we will hear later today will indicate that around 50% of all goods moved in this country are moved in an owner-operated situation. I think your brief states that something like 80% of the movements are done by your members. Surely there has to be some relationship. I realize that for mining maybe it is not, but for other commodities . . .

**Mr. Buller:** I think I can explain that. Going through the common carrier process with the boards has been a most slow and cumbersome process and a very costly process for the shippers. In coming up with the rates from that process, they have been exceedingly high. We have gotten around that by going out and leasing our own units. So we are leasing a separate tractor, a separate driver. We have brought in a new competitive element there.

The common carriers, or these people who have the licences in the first place, in order to meet that competition have gone out and employed the owner-operators and operate them under special commodity divisions. The savings a special commodity division has, especially with the truckload shipper, is that the common carrier does not put his terminal costs in there because with truckload freight it does not go through terminals. It goes directly from the shipper to the receiver.

**Mr. Angus:** So I guess in some ways it is a matter of terminology and how I ask the question. Let me restate it then. As compared to for-hire movement through the common carrier, what percentage of your membership would in one way or another, either through a lease operation or through owning their own fleets, move their own goods?

**Mr. Magee:** We have not done a survey and we simply do not know.

By the way, I just might come back. I believe you said you understood that 50% of all traffic in Canada moved by private truck. I think you will find that it is probably 50% of truck traffic.

**Mr. Angus:** Okay. I read it wrong. That is fair.

One of the inferences in *Freedom to Move* is that with the opening up of entry only the fit, willing and able criterion,

[Traduction]

**M. M.J. Buller (président, Sous-comité du transport routier, Comité national des transports, Association des manufacturiers canadiens):** Non, je crois que la proportion est très minime, surtout parce que nous disposons maintenant de moyens de transport autres que les services privés de camionnage. Si vous examinez n'importe laquelle de nos sociétés . . . Par exemple, je représente la société Noranda. Nous sommes une société d'exploitation minière et non pas de camionnage. Nous envisageons la possibilité de nous doter de camions uniquement s'il nous était impossible de trouver des transporteurs offrant des tarifs qui nous sont acceptables. Bien sûr, notre décision est fondée sur le coût d'exploitation du camion.

**M. Angus:** Je trouve cela intéressant parce que je crois comprendre que les témoignages que nous entendrons plus tard aujourd'hui révéleront qu'environ 50 p. 100 de toutes les expéditions dans notre pays sont assurées par des véhicules appartenant à l'expéditeur. Dans votre mémoire, je crois, vous affirmez que vos membres assurent quelque 80 p. 100 des expéditions. Il doit sûrement y voir un lien. Je reconnais que ce n'est peut-être pas le cas dans le domaine de l'exploitation minière, mais lorsqu'il s'agit d'autres marchandises . . .

**M. Buller:** Je crois pouvoir expliquer cela. L'examen de la question des transporteurs publics par les commissions a été un processus très lent et ardu et il s'est avéré très coûteux pour les expéditeurs. Les tarifs qui ont été établis en conséquence sont beaucoup trop élevés. Nous avons contourné le problème par le recours à la location de camions. Nous louons des tracteurs seulement, les services de chauffeurs. Nous avons créé un nouvel élément de concurrence.

Pour soutenir la concurrence, les transporteurs publics, ou ceux qui détiennent déjà des licences, ont engagé des propriétaires-exploitants et ont recours à leurs services pour des catégories spéciales de marchandises. Il est possible de réaliser des économies dans le cas d'une catégorie spéciale de marchandises, notamment lorsqu'il s'agit d'un expéditeur de charge complète, parce que le transporteur public n'inclut pas le coût d'utilisation d'un terminal. Dans le cas d'une charge complète, les marchandises ne passent pas par un terminal; elles sont livrées directement de l'expéditeur à destination.

**M. Angus:** Il s'agit donc d'une difficulté terminologique et de la manière dont je formule la question. Je vais donc la reformuler. Quel pourcentage de vos membres assurent le transport de leurs propres marchandises par la location de camions ou l'exploitation de leur propre parc de véhicules, au lieu d'avoir recours à des transporteurs publics pour compte d'autrui.

**M. Magee:** nous n'avons pas fait de sondage et nous n'avons pas la réponse.

J'aimerais revenir, un instant, sur ce qui a été dit. Vous avez compris, me semble-t-il, que 50 p. 100 de toutes les expéditions au Canada étaient effectuées par les expéditeurs eux-mêmes. Je crois qu'il s'agit probablement de 50p. 100 des expéditions par camions.

**M. Angus:** D'accord, j'ai mal lu. C'est juste.

Dans le document *Aller sans entraves*, il est proposé de limiter l'entrée sur le marché à ceux qui sont prêts, aptes et



*[Text]*

whatever that means, will lead to a lot of the companies who either lease today or own today being able to get the back-haul. Do you have any impression as to what the impact on your industry will be of that provision? Will a lot of them take advantage of it? Will it mean a drastic decline in the amount of common carrier usage your members avail themselves of?

**Mr. Magee:** First, in Ontario in recent years, as I commented earlier, there has been a steady increase in private carriage because the current rules and regulations were such that the shippers by and large could not get the kind of services and the kind of values they believed they needed and as a consequence they found it more economical to go to private carriage. In a deregulated market where ease of entry improves, we firmly believe—and there has been evidence to support that in the United States—that, once there is ease of entry, instead of companies putting their own fleets on the road they will be more apt to strike some sort of a deal or an arrangement with a public carrier. And that public carrier will be in a position where he can tailor his rates and services to that particular niche of business.

• 1020

What we are saying is that we believe with opening up entry. Private carriage is going to come to a standstill and probably start to decline, as it has in the United States. The public carrier is probably going to take on a slightly different role. He is going to become more of a specialist, as was referred to earlier. In studies we have done, and I think the same may be true in B.C., but certainly in Ontario, it is the medium-sized shipper who has been hurt, I think, and is frequently the one who has been forced into private trucking, more so than the very large shipper.

**Mr. Angus:** Again staying on the subject of unrestricted entry, fit, willing and able, what about foreign-based trucking companies? Do you feel that they should be unrestricted in their ability to move into Canada and to compete head-to-head with Canadian firms?

**Mr. Magee:** I think one of the things we probably have to watch is that we do not have a situation where they dominate, but we do not have reason to believe that will come to pass. Let me explain a couple of things. First of all, with American carriers coming into Canada, I can see them creating a great deal of competition in routes like, for example, Windsor-Toronto, or possibly Fort Erie-Toronto. I think that will be the case. Likewise as you move west, I could see fairly heavy truck competition coming right into Vancouver.

As far as going beyond that is concerned, it is my view they are not likely to do that, but if they should, it seems to me that the Canadian carrier has an advantage. He has an advantage for a number of reasons. First of all, he is domiciled here;

*[Translation]*

disposés à offrir le service; sans trop savoir ce qu'entraîne ce critère, il semblerait que de nombreuses entreprises qui louent des camions ou exploitent leurs propres véhicules à l'heure actuelle trouveront à charger leurs camions pour le retour. Que pensez-vous de l'incidence possible de ce critère sur votre industrie? Croyez-vous que de nombreuses entreprises profiteront de l'occasion? Y aura-t-il une baisse marquée de l'utilisation des transporteurs publics par vos membres?

**M. Magee:** D'abord, au cours des dernières années en Ontario, comme je le disais précédemment, nous avons observé une accentuation constante du transport privé parce que les règlements étaient tels que les expéditeurs, de façon générale, ne pouvaient obtenir ni les services ni les tarifs qui correspondaient à leurs besoins et en conséquence, ils croyaient qu'il était plus économique d'assurer le transport eux-mêmes. Par suite d'une déréglementation qui faciliterait l'entrée sur le marché, nous sommes fermement convaincus—et il existe des données à l'appui aux États-Unis—que les entreprises, au lieu d'exploiter leurs propres camions, auront tendance à négocier une entente ou un accord quelconque avec un transporteur public. Et ce transporteur public sera dans une situation qui lui permettra d'adapter ses tarifs et ses services aux besoins de cette clientèle commerciale particulière.

Ainsi, nous croyons qu'il faut généraliser l'entrée. Le transport privé atteindra le point mort et va probablement commencer à diminuer, comme il l'a fait aux États-Unis. Les transporteurs publics vont probablement jouer un rôle un peu différent. Ils vont se spécialiser davantage, comme on l'a indiqué plus tôt. D'après les études que nous avons effectuées, et je pense que non seulement la chose peut arriver en Colombie-Britannique, mais qu'en fait, elle se produit tout autant en Ontario, c'est l'expéditeur moyen qui a souffert, selon nous, et il a souvent été forcé de faire du camionnage privé, bien plus encore que ne l'a été le très gros expéditeur.

**M. Angus:** Permettez-moi de poser une autre question sur la possibilité de faire entrer librement tous ceux qui le désirent. Dans une telle éventualité, qu'arriverait-il aux entreprises étrangères de camionnage? Pensez-vous qu'on devrait leur permettre de venir librement au Canada et de faire une concurrence directe aux entreprises canadiennes?

**M. Magee:** Je pense qu'entre autres choses, nous devons contrôler la situation pour éviter qu'elles en viennent à dominer, mais nous ne croyons pas que cela se produise. Permettez-moi d'expliquer deux points. En premier lieu, si les transporteurs américains viennent au Canada, j'estime qu'ils exerceront une très vive concurrence sur certains itinéraires, par exemple, Windsor-Toronto ou peut-être même Fort Erie-Toronto. Selon moi, c'est ce qu'il faut envisager. De même, si nous pensons à l'Ouest, je crois que les entreprises de camionnage se livreraient à une concurrence plutôt forte sur les itinéraires dont Vancouver est le point d'arrivée.

Pour ce qui est du reste, je crois qu'ils ne feraient probablement pas concurrence aux entreprises canadiennes mais, s'ils le faisaient, les transporteurs canadiens auraient l'avantage, à mon avis. Ceux-ci auraient le dessus pour plusieurs raisons.

## [Texte]

second, he has terminals here, and also he has incumbency—he is already familiar with this market. And if you are dealing with a trucking company, all other things being equal, you always like to deal as close to the control source as you can. There is no question our Canadian truckers are going to have to be competitive, but everybody else has to be competitive in this day, too.

**Mr. Angus:** But there are some realities, though. You mentioned the Windsor-Toronto, and Fort Erie, I guess it was. What is to stop, in the long term, the Americans getting a foothold on those routes, developing their own terminals, and then developing feeder lines off it, because keep in mind they have the economies of scale? There is no *quid pro quo* where we can go down and compete in the United States because of their domicile laws. Is that not a danger to the Canadian trucking industry; that we will lose out?

**Mr. Magee:** Our Canadian truckers are going down to the United States in droves and seeking licence applications.

**Mr. Angus:** But it is still not the same scale, though.

**Mr. Magee:** That is true. But you must remember that there has been a great deal of discussion about the size of a lot of these U.S. trucking companies. I think one of the things that you have to recognize is that in the truck transportation business, to a very considerable degree, the truckload becomes the unit of cost, and if one trucking company has 50 trucks and another company has 5,000, it does not necessarily mean that the one with 5,000 has a substantial advantage.

**Mr. Angus:** But if you do equate it in terms of the kind of geography, and again the terminal feeder kind of thing into the Golden Horseshoe, which let us face it is where the bulk of the market is in this country, that leaves only the Canadian ones to do the real long hauls, which in terms of time and dollars and energy costs are less efficient than the short haul. We would be forced into a situation where the Canadian truckers would be able to compete only for the routes north of Superior to the west, as opposed to being able to have the mix of the short haul within the Golden Horseshoe and the long haul through the rest of the country.

• 1025

**Mr. Magee:** I doubt that very much. You must remember that the trucking business is a service business, and just "bigness" is not necessarily an advantage. As a matter of fact, if you talk to a lot of shippers you will find that they frequently prefer to deal with a fairly small trucking company that has given them personalized service and can adjust to the types of needs they have, whereas when you deal with a very large conglomerate, you so metimes have very great difficulty accomplishing that. I guess a very good example at the moment is CN Trucking which is now up for grabs. They have

## [Traduction]

D'abord, ils sont domiciliés ici, ensuite, leurs terminus sont situés ici et, en fait, ils occupent déjà le terrain—they connaissent déjà très bien le marché d'ici. Toutes choses étant égales, si vous voulez faire affaires avec une entreprise de camionnage, vous choisirez toujours celle qui est établie le plus près de la source de contrôle. Il n'y a pas de doute que les camionneurs canadiens devront être compétitifs mais, aujourd'hui, il faut être compétitif dans tous les domaines.

**M. Angus:** Cependant, il faut tenir compte de certains faits. Vous avez parlé des itinéraires Windsor-Toronto et Fort Erie, si je ne m'abuse. À long terme, comment pourrait-on empêcher les Américains de mettre la main sur ces itinéraires, d'installer leurs propres terminus et, par la suite, de les améliorer en établissant des itinéraires de raccourcement? Nous devons nous rappeler qu'ils sont favorisés par l'économie d'échelle. En raison des lois américaines en matière de domicile, nous ne bénéficions pas d'un *traitement équivalent* en vertu duquel nous pourrions franchir les frontières et faire concurrence à nos voisins du sud. L'industrie canadienne du camionnage risque-t-elle de perdre ses acquis?

**M. Magee:** Actuellement, les camionneurs canadiens se rendent en foule aux États-Unis pour y demander des permis.

**M. Angus:** Malgré tout, l'échelle n'est pas la même.

**M. Magee:** C'est vrai. Mais vous devez vous rappeler qu'on a discuté abondamment de la taille d'un bon nombre de ces entreprises américaines de camionnage. Je pense qu'entre autres choses, vous devez reconnaître que, dans l'industrie du transport par camion, la charge complète de camion est devenue l'unité de coût la plus largement utilisée et que, si une entreprise possède 50 camions et une autre, 5,000, il ne faut pas nécessairement croire que cette dernière a un avantage marqué.

**M. Angus:** Toutefois, si vous en tenez compte dans un cadre géographique, notamment pour la question des terminus et des routes de raccourcement dans le *Golden Horseshoe*, où, en toute certitude, est situé le plus gros du marché de notre pays, les Canadiens seraient les seuls à effectuer du transport sur de très longues distances, qui, compte tenu du temps, de l'argent et des coûts d'énergie, est moins rentable que le transport sur de courtes distances. Nous serions coincés: les camionneurs canadiens ne pourraient soutenir la concurrence que pour les itinéraires tracés du nord du lac Supérieur vers l'Ouest, au lieu de pouvoir effectuer à la fois du transport à courte distance dans la région du Golden Horseshoe et du transport à grande distance dans le reste du pays.

**M. Magee:** J'en doute fort. Il ne faut pas perdre de vue que le camionnage est une industrie de services. Le seul fait d'être une grosse entreprise n'est pas nécessairement un avantage. En fait, si vous vous renseignez auprès de nombreux transporteurs, vous constaterez qu'ils préfèrent souvent faire affaires avec une compagnie de camionnage d'assez petite taille qui sait s'adapter à leurs besoins, ce qui est parfois très difficile lorsqu'ils traitent avec un conglomérat de grande taille. À mon avis, Camionnage CN, qui est à vendre au plus offrant, illustre très bien mon propos. L'entreprise a perdu des millions de

[Text]

been losing millions of dollars, and part of the reason is because they are so large and in many instances it is very difficult for them to personalize the services.

**The Chairman:** That is a good spot to break. Mr. Magee . . .

**Mr. Angus:** Just one additional question, Mr. Chairman. Just a comment about CN Trucking. Everything else aside and the problems they are having, have they not had an impact on the trucking industry in the price of the movement of commodities because of their size, because of their rates? Has that not had a positive benefit to your industry?

**The Chairman:** To what? The Canadian Manufacturers' Association or to the transportation industry?

**Mr. Angus:** The Canadian Manufacturers' Association—the users.

**Mr. Magee:** We have not experienced it. Now, I know it has been alleged that they have been pricing very aggressively in some markets, but I have not experienced it.

**Mr. Magee:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Tobin.

**Mr. Tobin:** Thank you very much, Mr. Chairman. I want, first of all, to congratulate the witnesses on their brief; it makes very interesting reading. I appreciate, given the nature of the business you are in, your support for the reasonably quick passage of legislation that would see some deregulation, some efficiencies, built into the transportation sector in this country. However, in making that point, you recognize in your brief the special . . . well, I will not say special difficulties, but the realities of life in Canada, the realities of life in certain of the regions. In making a pitch for confidential contracts, you indicate you recognize the difficulties in Atlantic Canada.

At a recent Premiers Conference held in St. John's, a resolution was adopted that called upon Mr. Mazankowski and the federal government to recognize that transportation is a key—if not *the* key—to regional development policy in this country. They asked that the concept be recognized up front in any new National Transportation Act.

Primarily people who live in Atlantic Canada or people who are concerned with the north, as Mr. Ellis was, view the Canadian Manufacturers' Association—to put the cards on the table—as basically a group which represents the interests of Ontario, the industrial belt. And that is fine; it is perfectly understandable. And there is some concern for those of us who live in the Atlantic region, as I do—or those who are concerned about the situation in the north, as Mr. Ellis was—that while we are having a parade of witnesses who come before us saying, let us move and move quickly to deregulate—perfectly understandable from their point of view—at least to this point, we have not heard enough; we have not heard concrete suggestions. We have not seen enough recognition of the reality of

[Translation]

dollars et cela est dû en partie à sa grande taille. Il lui est très souvent difficile de personnaliser les services rendus à la clientèle.

**Le président:** Le moment est venu de faire une pause. Monsieur Magee . . .

**M. Angus:** Permettez-moi de poser une dernière question, monsieur le président. Un commentaire à propos de Camionnage CN. Malgré tout ce qui a été dit et en dépit des difficultés que connaît cette entreprise, n'a-t-elle pas exercé une influence sur le prix du transport des marchandises à cause de sa taille, et de ses tarifs? N'a-t-elle pas eu un effet bénéfique sur votre industrie?

**Le président:** Pour qui? L'Association des manufacturiers canadiens ou l'industrie des transports?

**M. Angus:** L'Association des manufacturiers canadiens, les usagers.

**M. Magee:** Pas à notre connaissance. Je sais qu'on a dit que leurs prix étaient très agressifs dans certains marchés, mais nous n'en avons pas ressenti les effets.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci. Monsieur Tobin.

**M. Tobin:** Merci beaucoup, monsieur le président. D'abord, j'aimerais féliciter les témoins pour leur mémoire qui est très intéressant à lire. Compte tenu de votre domaine d'activité je comprends que vous soyez en faveur de l'adoption, dans un délai raisonnablement court, d'une loi qui permettrait de déreglementer dans une certaine mesure le secteur des transports au Canada et d'en augmenter la productivité. Cependant, ce faisant, vous reconnaissez dans votre mémoire les . . . je ne dirais pas les difficultés spéciales, mais les réalités de la vie au Canada, les réalités de la vie dans certaines régions. Lorsque vous sollicitez des contrats confidentiels, vous précisez que vous reconnaissez les difficultés propres aux régions de l'Atlantique.

Au cours d'une récente réunion des premiers ministres, tenue à St. John's, une résolution a été adoptée en vue de faire reconnaître par M. Mazankowski et le gouvernement fédéral le fait que le transport est une des solutions, sinon *la* solution des problèmes en matière de politique de développement régional au Canada. Les premiers ministres ont demandé que le concept soit reconnu ouvertement dans toute nouvelle loi nationale sur les transports.

Pour l'essentiel, les habitants des régions de l'Atlantique ou ceux qui s'intéressent au Nord, comme M. Ellis, considèrent l'Association des manufacturiers canadiens, parlons franchement, comme un groupe représentant principalement les intérêts de l'Ontario, de la ceinture industrielle. Et cela est bien, c'est parfaitement compréhensible. Mais ceux d'entre nous qui vivons dans les régions de l'Atlantique, ou ceux qui se soucient de la situation dans le Nord, comme M. Ellis, pensons que bien qu'une kyrielle de témoins aient comparu et déclaré qu'il faut déreglementer et agir rapidement, ce qui est parfaitement compréhensible de leur part, nous n'en avons pas encore entendu assez, du moins jusqu'ici; aucune proposition concrète n'a été mise de l'avant. Les réalités du Canada, des



[*Texte*]

this country, rural areas, the Atlantic region, the north. I want to ask you what role you believe regional development policy ought to play in formulating a new transportation policy for this country.

**Mr. Magee:** We think it may be appropriate to have a region-developed policy and to provide assistance in that area. However, it is our view that we should not use transportation as the vehicle; or if transportation is the vehicle, then it should be clearly identified and the transportation companies rewarded accordingly.

• 1030

The reason we say that is that transportation is also an industry. If we want transportation to be market-driven and competitive, which we think it should be, then we should not arbitrarily impose restrictions or limits on them unless they are compensated for them.

**Mr. Tobin:** You say transportation is the vehicle; but the reality of life, for example in Atlantic Canada, is that forest product gets moved and is competitive depending on the transportation infrastructure in place. Fish gets moved in the same way, and so on. The cost of living in Atlantic Canada is directly proportional to the ability and efficiencies and costs with which we can move your products into the Atlantic region, and the products of other people, from a consuming point of view.

Can you tell me what you mean when first you say we should not use transportation, but if we must, we should at least assign costs? In the case of Atlantic Canada, are you suggesting that some kind of direct or indirect subsidy or dollar figure should be provided and that people in the transportation business should bid on that to provide a service, or that the status quo, with the heavy dependence on Crown corporations should be maintained in Atlantic Canada? What are you suggesting?

**Mr. Magee:** I believe a subsidy is in place in the Maritime provinces at the present time.

**The Chairman:** That is an interesting point. You are not against a clearly identified Maritime Freight Rates Act situation? Is that the type of identification you are talking about to help?

**Mr. Magee:** Yes.

**Mr. Tobin:** Then you have no objection to a continuation of that kind of policy?

**Mr. Magee:** Provided it is applied equally.

**Mr. Tobin:** Is it being applied equally now, in your judgment?

**Mr. Magee:** I do not really know. I believe it is, but I do not really know.

[*Traduction*]

régions rurales, des régions de l'Atlantique, du Nord, n'ont pas été reconnues. A notre avis, quel devrait être le rôle d'une politique de développement régional en ce qui concerne une nouvelle politique des transports pour le Canada.

**M. Magee:** Nous pensons qu'il conviendrait d'adopter une politique de développement des régions et qu'il faudrait aider les régions à se développer. Mais à notre avis, les transports ne devraient pas être choisis comme outil de développement. Mais s'ils le sont, cela devrait être clair et les compagnies de transport devraient être rémunérées en conséquence.

Si nous disons cela c'est parce que le transport est aussi une industrie. Si nous voulons que l'industrie du transport puisse répondre aux besoins du marché et soit concurrentielle, ce qu'elle devrait être selon nous, il ne faut pas imposer aux entreprises des restrictions ou des limites arbitraires, à moins qu'elles ne sient indemnisées à cet égard.

**M. Tobin:** Vous dites que le transport est le véhicule. Mais les réalités de la vie, dans les provinces de l'Atlantique par exemple, font que les produits forestiers doivent être transportés, et que leur caractère concurrentiel dépend de l'infrastructure en place sur le plan du transport. Il en va de même du poisson et ainsi de suite. Dans la région de l'Atlantique, le coût de la vie est directement proportionnel aux possibilités, aux facilités et aux coûts de transport de vos produits vers cette région, ainsi que les produits d'autres secteurs, du point de vue de la consommation.

Pouvez-vous m'expliquer ce que vous entendez lorsque vous dites d'abord que nous ne devrions pas utiliser le transport, mais que si cela est nécessaire, il faudrait à tout le moins attribuer des coûts? Dans le cas de la région de l'Atlantique, proposez-vous qu'une forme de subvention directe ou indirecte, ou des chiffres soient fournis, à partir desquels les entreprises de transport feraient des offres pour la prestation d'un service, ou encore que le statu quo, qui comporte une grande dépendance envers les sociétés d'État, soit maintenu dans la région de l'Atlantique? Que proposez-vous?

**M. Magee:** Je crois qu'un mécanisme de subventions est déjà en place dans les provinces Maritimes à l'heure actuelle.

**Le président:** Voilà un point intéressant. Vous n'êtes pas contre une différenciation claire au moyen de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes? Est-ce là le type de différenciation que vous préconisez afin de remédier à la situation?

**M. Magee:** Oui.

**M. Tobin:** Vous ne vous opposez donc pas au maintien d'une politique de ce type?

**M. Magee:** À condition qu'elle soit appliquée également.

**M. Tobin:** À votre avis, est-elle appliquée également, en ce moment?

**M. Magee:** Je n'en suis pas vraiment certain. Je pense qu'elle l'est, mais je n'en suis pas vraiment certain.

[Text]

**Mr. Tobin:** If confidential contracting is not allowed in Canada—and you asked that it should be—will members of your association divert traffic to U.S. carriers as a consequence? Would export traffic now flowing on Canadian railways to Canadian ports be diverted to the U.S. railways carrying to U.S. ports? I want to ask you if you know whether or not this kind of situation is occurring now. In particular, are you aware of any traffic being diverted from Atlantic Canada to U.S. east coast ports since the passage of the Staggers Rail Act?

**Mr. Buller:** To answer the first part of your question, yes, traffic is being diverted to the United States carriers. I also think the Canadian railways, for instance, are being short-hauled on a lot of the international traffic that is going there.

Concerning the diversion of the traffic from Canadian ports to U.S. ports, I understand that is happening; but we have never done a survey within the CMA on whether our members are doing that.

**Mr. Tobin:** The Chairman of Air Canada, Mr. Claude Taylor, when he was here a number of days ago expressed some concern about the issue of foreign ownership of Canadian transportation carriers. As well, we heard I think yesterday from the Canadian Trucking Association the same kind of concern about the American ownership of Canadian industry. I want to ask you whether or not you believe the Investment Canada Act, as amended, will protect the domestic transportation industry from acquisition by foreign ownership, primarily U.S. Do you believe special provisions ought to be put in that act to strengthen it? Do you believe some special provisions should be included in this new National Transportation Act to recognize the possibility of foreign control and ownership and to try to give some protection to Canadian industry in a deregulated environment?

**Mr. Montgomery:** I think we would be prepared to go along, at least for the moment, with the new Investment Canada Act and the thresholds there. I realize it only covers acquisitions of existing businesses at the moment. But I think we have to be very sensitive to the fact that we are in a global trading situation. There is the danger of the United States... if we become too protectionist they will impose reciprocal legislation on us. I think the dangers outrun the risks you foresee.

• 1035

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, can I take it from your comments vis-à-vis the transportation industry that the Canadian Manufacturers' Association is for free trade, that we ought to

[Translation]

**M. Tobin:** Si les marchés confidentiels ne sont pas permis au Canada—et vous avez demandé qu'ils le soient—les membres de votre association détourneront-ils la circulation des marchandises vers les transporteurs américains pour cette raison? La circulation des exportations qui s'effectue présentement par les chemins de fer canadiens vers les ports canadiens sera-t-elle détournée vers les chemins de fer américains, puis vers les ports américains? J'aimerais savoir si, à votre connaissance, ce genre de situation se produit actuellement. En particulier, savez-vous s'il arrive que la circulation des marchandises soit détournée de la région de l'Atlantique vers les ports de la côte est des États-Unis, depuis l'adoption du *Staggers Rail Act*?

**M. Buller:** Pour répondre à la première partie de votre question, il est vrai que la circulation des marchandises est détournée vers les transporteurs américains. Je pense aussi que pour une grande part de la circulation internationale qui s'y effectue, le transport par les chemins de fer canadiens, par exemple, est limité à de courtes distances.

Pour ce qui est du détournement de la circulation des ports canadiens vers les ports américains, d'après mes renseignements, cela se produit effectivement. Mais nous n'avons jamais effectué d'enquête au sein de l'AMC pour savoir si nos membres le faisaient.

**M. Tobin:** Lorsqu'il a comparu il y a quelques jours, M. Claude Taylor, président d'Air Canada, a manifesté une certaine inquiétude à l'égard de la question du contrôle étranger des transporteurs canadiens. De même, nous avons entendu hier, je crois, de la part de l'Association canadienne de camionnage, les mêmes préoccupations au sujet du contrôle américain de l'industrie canadienne. Je voudrais vous demander si vous croyez que la Loi sur investissement Canada, avec ses modifications, assurera la protection de l'industrie du transport intérieur contre la prise de contrôle par les étrangers, en particulier par les Américains. Croyez-vous que des dispositions spéciales devraient être ajoutées à la loi afin de la renforcer à cet égard? Croyez-vous que des dispositions spéciales devraient être incluses dans cette nouvelle Loi nationale sur les transports pour reconnaître la possibilité de la prise de contrôle et de l'acquisition par des étrangers, et pour assurer une certaine protection à l'industrie canadienne dans un contexte de privatisation?

**M. Montgomery:** Je pense que nous sommes disposés à appuyer, du moins pour le moment, la nouvelle Loi sur Investissement Canada et les limites qui y sont fixées. Je suis conscient qu'elle ne vise que l'acquisition d'entreprises existant actuellement. Mais je pense qu'il faut porter une attention particulière au fait que nous nous trouvons dans une situation de commerce global. Il y a le danger des États-Unis... si nous devenons trop protectionnistes, ils répliqueront par des lois allant dans le même sens. Je crois que les dangers dépassent les risques que vous envisagez.

**M. Tobin:** Monsieur le président, est-ce qu'il m'est permis de conclure que vos remarques à propos de l'industrie du transport que l'Association des manufacturiers canadiens est

## [Texte]

put everything on the table? I know you want to be consistent here.

**Mr. Montgomery:** We have never used the words "free trade" in any of our documents.

**Mr. Tobin:** I am sorry; I misunderstood you. You are not for free trade.

**Mr. Montgomery:** We would like it more liberalized. We want to get into discussions with the United States very quickly on the possibilities of how we can preserve our markets in the United States while at the same time we talked about providing safeguards for our own industries who are threatened. All we are saying is: let us talk about it.

**Mr. Tobin:** Can I take it from your comments on consideration that we ought to try to deal with the concerns expressed by Mr. Taylor, the Canadian Trucking Association and others about foreign ownership of Canadian transportation industry modes and perhaps try to address that somehow in the new National Transportation Act. Is that a fair comment?

**Mr. Montgomery:** In these discussions that are evolving on trade policy, the bilateral discussions, there will be special committees set up and one of them will no doubt deal with the transportation industry.

I think we would be prepared to see what comes out of those discussions. Our own transportation sector will have a very good opportunity to put their cards on the table and we will have to see what was in the public interest.

**Mr. Tobin:** I am having difficulty here. Either the concept that as long as goods and services are provided, no matter what the goods and services are, at a fair and equitable price to consumers is the overriding concept—that means that we can have people south of the border provide the goods and services that the CMA provides south of the border to consumers—overall we would pick up jobs somewhere else if the new people are for free trade. Either you believe that in so far as your own industry is concerned, subsequently believing that about the transportation industry, or you do not. You cannot be a free trader when it comes to transportation and not be a free trader when it comes to the CMA.

I, for one, am concerned about this Canadian ownership question. I would like to see from groups who want to see this bill move quickly some recognition of the danger that exists for Canadian industry. I would expect to receive some support from organizations such as yours—in particular, organizations such as yours—who I believe have legitimate concerns in the free trade debate. We do not just put everything on the table; we understand where the process ultimately takes us once we engage in so-called free trade with all things on the table.

## [Traduction]

en faveur du libre-échange, que nous devrions considérer que tout est négociable? Je sais que vous voulez adopter un point de vue cohérent sur cette question.

**M. Montgomery:** Nous n'avons jamais employé le terme «libre-échange» dans aucun de nos documents.

**M. Tobin:** Je suis désolé; je vous ai mal compris. Vous n'êtes pas partisan du libre-échange.

**M. Montgomery:** Nous souhaitons une certaine libéralisation. Nous voulons entreprendre très bientôt des discussions avec les États-Unis sur les façons dont il nous serait possible de protéger nos marchés américains, et en même temps nous avons parlé d'établir des protections pour nos propres industries qui sont menacées. Tout ce que nous disons, c'est: parlons-en.

**M. Tobin:** Puis-je déduire de vos remarques en question que nous devrions tenter de nous attaquer aux problèmes soulevés par M. Taylor, par l'Association canadienne du camionnage et d'autres au sujet de la propriété étrangère des modes de transport dans l'industrie canadienne, et peut-être de traiter d'une façon ou d'une autre ce problème dans la nouvelle loi nationale sur les transports. Est-ce juste?

**M. Montgomery:** Dans ces discussions sur les politiques en matière de commerce, les discussions bilatérales, on établira des comités spéciaux et l'un d'entre eux portera sans aucun doute sur l'industrie du transport.

Je crois que nous serions prêts à voir ce qui ressortira de ces discussions. Notre propre secteur du transport aura une très bonne occasion de dévoiler son jeu et il nous faudra voir où se trouve l'intérêt public.

**M. Tobin:** Cela suscite une difficulté pour moi. Ou bien l'idée qu'aussi longtemps que des biens et des services sont fournis aux consommateurs, peu importe de quels biens et services il s'agit, à un prix juste et équitable est l'idée dominante—et alors il peut y avoir des gens au sud de la frontière qui fournissent les biens et services que l'AMC fournit aux consommateurs au sud de la frontière—globalement, nous récolterions des emplois ailleurs si les nouvelles personnes sont en faveur du libre-échange. Ou bien c'est ce que vous croyez, pour ce qui a trait à votre industrie, et partant c'est aussi votre conviction au sujet de l'industrie du transport, ou bien ce n'est pas ce que vous croyez. Vous ne pouvez être partisans du libre-échange lorsqu'il s'agit du transport et ne pas l'être lorsqu'il s'agit de l'AMC.

Pour ma part, cette question de la propriété canadienne me préoccupe. J'aimerais que les groupements qui souhaitent l'adoption rapide de ce projet de loi réalisent le danger couru par l'industrie canadienne. Je m'attendrais à recevoir un certain appui de la part d'organismes tels que le vôtre—tout particulièrement d'organismes tels que le vôtre—qui, je le crois, ont leur mot à dire dans le débat sur le libre-échange. Nous ne disons pas simplement que tout est négociable. Nous savons où le processus finira par nous conduire lorsque nous nous serons engagés sur la voie du soi-disant libre-échange par des négociations portant sur tous les secteurs.



## [Text]

I would like to see, and expect to see from your group, some recognition of the same concern shown by people currently in the Canadian transportation industry in Canada who are expressing, one after the other as they come before us, some alarm that there is no provision either in the act nor in the Investment Canada Act as it is currently written that would give them any assurance that they are not about to be blown out of the water, off the rails or off the highways.

**Mr. Montgomery:** It may very well be that during the course of these bilateral discussions there will be recognition that an exemption, for example, may have to apply because of this threat you perceive. At the moment I do not think we are as alarmist as you may be on this point, and we will just have to examine the issue more closely.

**Mr. Tobin:** I am merely repeating the mutterings of people like Mr. Claude Taylor of the Canadian Trucking Association and others who appeared here. Anyway, Mr. Chairman, I thank you very much.

**Mr. Reid:** Mr. Magee, I would like to come back to that. Since I come from an Ontario frontier town, I am very much concerned with the possibility of U.S. domination as well.

I was very much interested in your comments with respect to interprovincial traffic and trade. As a result of your experience and in the possible event of a breakdown in federal—provision discussions or negotiations with respect to deregulation, would you prefer the status quo or would you suggest that the federal government act to redeem the residual jurisdictional authority in inter-modal inter-provincial transportation?

• 1040

**Mr. Magee:** I think I would much prefer to see a co-operative effort with the provincial Ministers of Transport and the federal Minister of Transport as was evidenced, I think, in February of 1985. It would be better if they moved along in that way, rather than having the federal government come in and set up another bureaucracy to administer provincial truck transportation.

**Mr. Reid:** In the possible event of there being no conclusion reached in those federal-provincial discussions, and faced with a desire of the Minister of Transport to enter a deregulated environment—I always use the term of Mr. Benjamin—what action should we take?

**Mr. Magee:** I really do not think there will be a breakdown. I think the reality is gradually coming through that we are heavily dependent on trade, trade barriers have been coming down consistently. There is no question about it, generally, the world, and our country in particular, is moving toward freer trade. Now, I did not say free trade; I said, moving towards freer trade. Inasmuch as that is taking place, we cannot live in a cocoon, so to speak, in the trucking industry.

## [Translation]

J'aimerais—et j'attends cela de votre groupement—que l'on exprime la même préoccupation que celle qui est exprimée actuellement par les personnes appartenant à l'industrie canadienne du transport, qui nous font part les uns après les autres, à mesure qu'ils viennent témoigner devant nous, de leur inquiétude devant le fait que ni la Loi, ni la Loi sur Investissement Canada dans sa forme actuelle, ne contiennent des dispositions qui leur garantiraient le moins possible qu'ils ne sont pas sur le point d'être jetés hors des cours d'eau, des voies ferrées ou des routes.

**M. Montgomery:** Il est bien possible que dans le cours de ces discussions bilatérales, on reconnaisse qu'une exemption, par exemple, devra être instituée en raison de cette menace que vous percevez. Pour l'instant, je ne crois pas que nous soyons aussi alarmistes que vous pouvez l'être sur cette question, et il nous faudra examiner la question de plus près.

**M. Tobin:** Je ne fais que répéter les marmonnements de personnes comme M. Claude Taylor de l'Association canadienne du camionnage et d'autres personnes qui ont comparu devant le Comité. Quoi qu'il en soit, je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

**M. Reid:** Monsieur Magee, j'aimerais revenir là-dessus. Originaire d'une ville frontalière de l'Ontario, la possibilité d'une domination américaine m'inquiète beaucoup moi aussi.

Vos remarques sur la circulation et le commerce interprovinciaux m'ont vivement intéressé. Selon votre expérience, et dans l'éventualité d'un échec des discussions ou des négociations entre le gouvernement fédéral et les provinces sur la déréglementation, préféreriez-vous le statu quo ou estimeriez-vous que le gouvernement fédéral prenne des mesures pour récupérer la compétence résiduaire en matière de transport interprovincial et intermodal?

**M. Magee:** Je crois que j'aimerais beaucoup mieux assister à un effort conjoint des ministres provinciaux et fédéral des Transports, comme ce fut le cas, je crois, en février 1985. Je crois qu'il vaudrait beaucoup mieux pour eux procéder de cette façon plutôt que de demander au gouvernement fédéral d'établir une nouvelle bureaucratie pour assurer la gestion du transport provincial par camion.

**M. Reid:** Et si ces discussions fédérales-provinciales ne permettaient de dégager aucune conclusion et si le ministre des Transports désirait en arriver à une déréglementation—j'utilise toujours le terme de M. Benjamin—quelles mesures devrions-nous adopter?

**M. Magee:** Je ne crois vraiment pas à la possibilité d'une rupture. À mon avis, on se rend de plus en plus compte que l'on dépend des échanges commerciaux, et les entraves au commerce disparaissent graduellement. Il ne peut y avoir de doute à ce sujet, le monde en général et notre pays en particulier tendent vers une libéralisation des échanges. Remarquez que je n'ai pas parlé de libre-échange. Plutôt de libéralisation des échanges. Dans le cadre d'une telle évolution, l'industrie du transport routier ne peut vivre dans ce cocon, d'une certaine façon.

## [Texte]

**Mr. Reid:** The trucking industry is very much dependent upon that trade aspect. Is it not almost equally as important that there be a freer trade approach interprovincially as well as internationally?

**Mr. Magee:** Yes.

**Mr. Reid:** I shall move on to another issue of concern, as we approach this *Freedom to Move* paper. Most people are prepared to accept that there will be a greater number of entrants or players in the game, at least at the outset. Now, by reason of predatory rate setting, by reason of mergers or the large ones somehow forcing the others into a bad economic position, how would you suggest that we control that?

Do you think the competitions act is sufficient to control monopoly or cartel positions domestically? I note that you were not prepared to set a level, \$20 million or otherwise, on your own. Should a level be fixed, at which time some agency or authority takes an interest or concern?

**Mr. Magee:** I think the first thing to recognize is that if they move ahead in each of the provinces with removing the public convenience and necessity provision and make entry much easier—someone who is, for example, fit, willing and able can enter the market—then, under those conditions, predatory pricing will not take place. If you have a fairly substantial trucking concern and they are in a market where they think they can go in and predatory price—sure, maybe if they are foolish enough to do that, they might put people out of that market for a while, but it will be no time at all until more people will come back in, once they start to jack up their prices, particularly if they raise their prices to an unreasonable level.

So I think it should be understood that, generally speaking, predatory pricing can only successfully take place if you have a closed market. Now, if we have freedom to enter into a business, such as the trucking industry, I do not think we will have a concern with predatory pricing. It just will not get off the ground.

• 1045

**Mr. Reid:** We are a pretty large country, in miles at any rate, perhaps with a fairly sparse population except in proximity to the U.S. border. These automatically lead to long east-west haulage trips. Do you not really see the evolution towards larger haulage trucking firms?

**Mr. Magee:** It is rather interesting. There is a certain amount of long-haul trucking in Canada, but really the vast majority of interprovincial transport in Canada is by rail. Rail has something like 83%, and 64% of the revenue, of all interprovincial transport. So I do not think that is really a serious concern.

## [Traduction]

**M. Reid:** L'industrie du transport routier dépend dans une large mesure de cette question des échanges. N'est-il pas presque aussi important d'en arriver à une libéralisation des échanges au niveau interprovincial qu'au niveau international?

**M. Magee:** Oui.

**M. Reid:** Je vais maintenant traiter d'un autre domaine de préoccupations, au moment d'aborder ce document, *Aller sans entraves*. La plupart des gens reconnaissent qu'il faudra accueillir un plus grand nombre de candidats ou de participants, du moins au début. À présent, compte tenu d'une tarification déloyale, des fusions ou de la mise en mauvaise posture économique des sociétés moins importantes que les autres, comment proposez-vous que nous exercions un certain contrôle à cet égard?

Croyez-vous que la loi sur la concurrence suffise à assurer le contrôle des monopoles ou des cartels, à l'échelle nationale? Je remarque que vous n'étiez pas disposés à établir de vous-mêmes un niveau, que ce dernier soit fixé à 20 millions de dollars, ou à tout autre montant. Conviendrait-il de déterminer un tel niveau, à partir duquel un organisme ou un service entre en jeu?

**M. Magee:** Je crois qu'il convient d'abord de reconnaître que si chacune des provinces accepte de supprimer la disposition relative à la nécessité et à la commodité du public et facilite l'entrée à toute personne qui, par exemple, est prête, apte et disposée à entrer sur le marché, alors, dans de telles conditions, il ne pourra y avoir de tarification déloyale. Si une entreprise de transport routier relativement importante estime être en mesure d'établir une tarification déloyale... bien entendu, si elle est assez insensée pour procéder ainsi, il est possible qu'elle ferme ce marché à certaines personnes pendant un certain temps; cependant, d'autres personnes reviendront très bientôt sur le marché, dès que cette entreprise aura commencé à hausser ses prix, et surtout si elle hausse ses prix de façon excessive.

A mon avis, il faut bien comprendre que, en règle générale, une tarification abusive n'a de chance de succès que dans un marché réservé. Cependant, si n'importe qui peut entrer en affaires, comme dans l'industrie du transport routier, je ne crois pas que nous ayons à nous soucier d'une tarification abusive. Une telle situation n'a aucune chance de succès.

**M. Reid:** Nous vivons dans un pays très vaste, tout au moins en termes de milles, occupé par une population assez dispersée, sauf à proximité de la frontière américaine. Cela entraîne automatiquement de longs parcours est-ouest. N'entrevoyez-vous pas vraiment une évolution vers des entreprises de transports routiers plus importantes?

**M. Magee:** Cette question est plutôt intéressante. On retrouve un certain nombre d'entreprises de transports routiers de grands parcours au Canada, mais le transport interprovincial est assuré dans une large mesure par chemins de fer dans ce pays. Le transport par voie ferrée correspond à près de 83 p. 100 du transport interprovincial et à 64 p. 100 des revenus

[Text]

**Mr. Reid:** Then I will approach my last phase of questions, Mr. Magee. Coming from the kind of towns you mentioned along the frontier, do you see the entry, at least in its origin, to Canada from the U.S. side as being more delivery trucks of manufacturers, commerce, industry—of that kind of delivery nature rather than rent-a-haul? Private carriers.

**Mr. Magee:** As I stated earlier, if you have ease of entry and you do not have rate regulation then you are going to find that a number of the for-hire carriers are in a position where they can tailor their services to the individual situation. So I think that the for-hire carrier will take on a slightly different form maybe than he has right now but that the private carriers will definitely start to fall back.

**Mr. Reid:** I might not be so interested in the form, but I would be interested in hearing you indicate what form it will take. Recognizing the fact that the province of Ontario is the largest export market of the United States, larger than any other country, what form of delivery transit would be taken by those suppliers from the U.S. side, or exporters from the U.S. side if you would rather have it that way?

**Mr. Magee:** With incoming goods from the United States there is just no question that there is a very high level of truck transportation and piggyback plan two-and-a-half transportation. That is very true.

**Mr. Reid:** Recognizing, Mr. Magee, a desire on both parts—you want entry into the U.S. side and if we take a protectionist approach to traffic coming in then it would likely become reciprocal—what level or what threshold of traffic do you recommend for some precautionary methods to be taken so the U.S. does not dominate our truck transportation in Ontario?

**Mr. Magee:** The Ontario government have done an extensive review of in effect deregulating trucking in the province of Ontario, and in the proposed Public Trucking Act one of the things they are suggesting is that this whole matter be reviewed again in a period of four or five years to see how we are proceeding. But in the meantime the idea is to let the market forces play.

**Mr. Reid:** My last question: I rather gather from comments made earlier that in so far as the Manufacturers' Association is concerned, as it approaches this freer trade discussion and negotiation, you are prepared to go along with the *Freedom to Move* concept of transportation until we have the experience of at least the outcome of these trade negotiation discussions?

[Translation]

pertinents. Par conséquent, je ne crois pas qu'il s'agisse d'une préoccupation grave.

**M. Reid:** J'aborderai donc la dernière phase de mes questions, monsieur Magee. Si l'on parle du type de ville située le long de la frontière, comme vous l'avez dit plus tôt, croyez-vous qu'il entre au Canada, depuis les États-Unis, plus de camions de livraison de fabricants, de commerce et d'industrie... du type de camion de livraison plutôt que du type de camion de location? Des transporteurs privés.

**M. Magee:** Comme je l'ai dit plus tôt, si vous prévoyez une liberté d'entrée sans réglementation des tarifs, vous vous apercevrez qu'un certain nombre de transporteurs publics verront à adapter leurs services à la situation en question. Je crois donc que les transporteurs publics prendront une forme légèrement différente de leur forme actuelle, mais que le transporteur privé devra certainement adopter une position de repli.

**M. Reid:** Je ne m'intéresse pas tant à la forme, mais j'aimerais que vous nous fassiez savoir quelle forme vous prévoyez qu'il prendra. Compte tenu du fait que la province de l'Ontario constitue le plus important marché d'exportation des États-Unis, supérieur à tout autre pays, quels moyens de livraison seraient adoptés par ces fournisseurs du côté américain, ou par les exportateurs américains, si vous préférez?

**M. Magee:** Dans le cas des marchandises provenant des États-Unis, il n'y a aucun doute qu'il s'agira dans une large mesure de transport routier et de ferroutage avec ajout de 150 p. 100 sur le coût variable. Ce sera sans doute le cas.

**M. Reid:** Monsieur Magee, si l'on tient compte de la volonté manifestée de part et d'autre... Vous désirez avoir accès au marché américain et si nous adoptons une attitude protectionniste à l'endroit du trafic arrivant, ils adopteraient sans doute une attitude réciproque... À quel niveau ou seuil de trafic devrions-nous adopter certaines précautions afin de prévenir toute domination de l'industrie du transport routier en Ontario par les Américains?

**M. Magee:** Le gouvernement de l'Ontario a effectué une étude approfondie de la déréglementation de l'industrie du transport routier en Ontario qui suggère, entre autres choses, dans la *Public Trucking Act* proposée, de revoir de nouveau toute cette question dans une période de quatre ou de cinq ans, afin de voir comment les choses ont évolué. On propose entre temps de laisser la situation évoluer en fonction des forces du marché.

**M. Reid:** Ma dernière question: j'ai cru comprendre, à partir des observations faites plus tôt, que, dans la mesure où l'Association des manufacturiers entame ses discussions et négociations relatives à la libéralisation des échanges, vous êtes prêts à accepter la notion de transport mise de l'avant dans *Aller sans entraves*, jusqu'à ce que nous ayons l'expérience ou, à tout le moins, le résultat des discussions concernant les négociations commerciales.

**Mr. Magee:** Almost apart from the trade discussions, we believe *Freedom to Move* is a very sound document. We

**M. Magee:** Exception faite des discussions commerciales, nous estimons que le document *Aller sans entraves* est très



## [Texte]

believe the thrust and the direction are absolutely right and that it is imperative that we start to move ahead in that direction. As you have pointed out, not only Ontario but all of Canada is a very large exporter. Nearly one-third or 30% of our Gross National Product is in export. Transportation is a very real part of that cost, and if we do not make sure we have as keen and as competitive and as flexible a transportation industry as we possibly can, the whole of Canada is going to suffer very seriously.

**Mr. Reid:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Reid. You are right on the time.

I wonder, Mr. Magee, further into what Mr. Reid mentioned and your response about this free entry, that the free entry in the same mode of transport, trucking, is going to prevent the predatory competition, what is your reaction about the intermodal competition? With free entry of the trucks, that is fine. But also, you have the railways there with the confidential contracts. Do you still think that is going to be as even a situation as your response to Mr. Reid on the free entry of trucks to help avoid predatory pricing indicated?

**Mr. Magee:** Yes, as far as I am concerned, whether it be rail, piggyback or truck, they should be permitted to enter into confidential pricing. It is my view that it is going to best serve the needs of all the participants.

**The Chairman:** But the railways are not going to have an unfair advantage with the trucks, even though the trucks have free entry and all that.

**Mr. Magee:** I do not necessarily think so. I think that probably a lot of it is going to be related to distance. If you are going, let us say, from Halifax to Winnipeg, it would seem to me that, just by the nature of the transportation, the piggyback operation will have an advantage over straight truck, if you are talking about full truckload movements.

**The Chairman:** I am interested in the thrust of your paper. Obviously as you just said earlier in conclusion to Mr. Reid, the general thrust of *Freedom to Move* is fine. I am going to be very interested if we on the committee, either a standing committee or the legislative committee that deals with the bills that emanate from the white paper, and of course, our report which will come . . . We know the Minister also is doing some perhaps preliminary draftsmanship in a general way, perhaps even now, within the precincts of the bureaucracy.

But you represent the manufacturers and the shippers, and I am very interested. You do not see any problem at all in this *Freedom to Move* and the extension of the thrust with captive shippers, and specifically with the suggestion of the mechanism for appeal provision? Do you accept that, or do you have any concrete suggestions for making it a little more specific so

## [Traduction]

valable. Nous estimons que son impact et son orientation sont très justes, et qu'il est essentiel que nous commençons à évoluer en ce sens. Comme vous l'avez souligné, non seulement l'Ontario, mais également tout le Canada, constituent des exportateurs très importants. Près du tiers, ou 30 p. 100, de notre produit national brut est réalisé dans l'exportation. Le transport constitue un élément très important de ce coût, et si nous ne nous assurons pas de disposer d'une industrie de transport routier la plus souple et la plus concurrentielle possible, l'ensemble du Canada en souffrira gravement.

**M. Reid:** Je vous remercie.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Reid. Votre intervention était très opportune.

Si l'on se penche davantage sur les observations de M. Reid et sur votre réponse concernant l'entrée libre, je me demande, monsieur Magee, si cette entrée libre, relativement à un mode de transport identique, c'est-à-dire le camionnage, suffira à prévenir la concurrence déloyale. Quelle est votre réaction concernant la concurrence intermodale? Pour ce qui a trait à l'entrée libre des camions, c'est bien. Mais également, il faut tenir compte des compagnies de chemins de fer et de leurs contrats confidentiels. Estimez-vous toujours que la situation sera aussi équilibrée que votre réponse à M. Reid en faisait foi, lorsque vous disiez que l'entrée libre des camions pouvait prévenir la tarification déloyale?

**M. Magee:** Oui, pour ce qui me concerne, qu'il s'agisse de transport par train, par feroutage ou par camion, ils devraient tous avoir le droit d'établir les prix de façon confidentielle. J'estime que cette façon de procéder permet de répondre au mieux aux besoins des participants.

**Le président:** Mais les compagnies de chemins de fer ne disposeront pas d'un avantage indu par rapport aux camions, bien que ces derniers disposent de l'entrée libre et de tous les avantages connexes.

**M. Magee:** Pas nécessairement. A mon avis, le facteur distance influera beaucoup sur la situation. Si vous vous déplacez, par exemple, de Halifax à Winnipeg, il me semble que, simplement au niveau de la nature du moyen de transport, le feroutage est préférable au camion normal, si vous parlez de déplacement de pleins chargements.

**Le président:** Je m'intéresse aux répercussions de votre mémoire. De toute évidence, comme vous venez juste de le dire dans votre conclusion à M. Reid, les conséquences générales du document *Aller sans entraves* sont valables. Je serai très intéressé si les membres de ce Comité, qu'il s'agisse d'un comité permanent ou du comité parlementaire qui traite des projets de loi émanant du Livre blanc, et bien entendu, notre rapport, qui proviendra . . . Nous savons que le ministre procède également à une rédaction préliminaire générale, peut-être même actuellement, au sein de la bureaucratie.

Mais vous représentez les manufacturiers et les expéditeurs, et je suis très intéressé par cette question. Vous n'entrevoyez aucune difficulté relative au document *Aller sans entrave* et les répercussions sur les expéditeurs captifs et, plus précisément, à la suggestion concernant un mécanisme d'appel? Acceptez-vous cette situation ou pouvez-vous présenter des suggestions

[Text]

that when we write our report we can add that, or are we going to wait until we see the bill? Then you and other groups are going to come back, and while you were in favour of the generalities, there will be all sorts of protests about the specificity of the legislation.

Of course, this is why we are having the general discussion first. But with associations like yours and others, this committee is looking for some more detail, frankly, to some of the generalities of the report because of the concern about some of the generalities of the general thrust.

**Mr. Magee:** Yes, we are concerned about the captive shipper, and we are talking here, of course, about the captive rail shipper. Across Canada as a whole, 55% of all rail traffic either originates or is destined to areas that are beyond switching limits. So this, in effect, means that on those shipments they are limited to one carrier.

Now, in order to address that, it is true that in some instances you do have the advantage of truck competition. But there is still a very substantial piece of volume that cannot be properly termed as subject to real truck competition. And so what we are saying is that, as a first step, one of the things that will be required is to increase the current four-mile inter-switching limit.

• 1055

**The Chairman:** I was just going to come to that. How far do you propose to go? You say that in your brief, but how far do you think inter-switching should go?

**Mr. Magee:** We believe that it should go to at least 20 kilometres. But one of the reasons that we have not specifically nailed down a number is that we really do not know to what extent that would relieve the amount of volume that is moving under relatively captive conditions. But no matter how far you extend that inter-switching limit—and there is a limitation on how far you can reasonably extend it—something then has to be done, we believe, to look at this captive shipper who is still going to be beyond inter-switching limits.

**The Chairman:** If you have any firm proposals, and upon reflection, could you send them to the committee as to the type of appeal mechanism that should be considered by this committee, if we get that detailed ourselves in the report?

**Mr. Magee:** We have given some thought to the advisability of mandating proportional rates for those people who are beyond switching limits. What the effect of that would be—let us say you are located in some spot in Nova Scotia where you are local to one railway. At the present time, if you want to make a shipment from that location to, say, Winnipeg or Vancouver, for practical purposes if you ship by rail, you

[Translation]

concrètes visant à apporter un peu plus de précisions, de telle sorte qu'au moment de rédiger notre rapport, nous puissions ajouter ces données, ou devons-nous attendre de voir le projet de loi? À ce moment, vous-mêmes, ainsi que les autres groupes, devrez revenir, et, bien que vous reconnaissiez la valeur générale du projet de loi, vous élèverez toutes sortes de protestations concernant les précisions de cette législation.

Bien entendu, c'est la raison pour laquelle nous procédons d'abord à une étude générale. Cependant, dans le cas d'associations comme la vôtre, notre Comité cherche à obtenir plus de détails sur certains des aspects plus généraux du rapport, en raison d'une certaine préoccupation relative à certains éléments généraux de l'orientation du document dans son ensemble.

**M. Magee:** Oui, nous nous préoccupons de l'expéditeur captif; bien entendu, nous parlons ici de l'expéditeur ferroviaire captif. Dans l'ensemble du Canada, 55 p. 100 de tout le trafic ferroviaire provient de régions situées au-delà des limites de transit ou est destiné à ces régions. Par conséquent, cela signifie que ces expéditions ne peuvent être assurées que par un seul transporteur.

À présent, si l'on aborde cette question, il est vrai qu'en certains cas, vous bénéficiez de la concurrence du camionnage. Cependant, une proportion importante du volume de marchandises ne peut être vraiment soumis à cette concurrence. Nous disons donc qu'une des premières choses à faire est d'augmenter les limites réciproques de transit, actuellement établies à quatre milles.

**Le président:** J'allais justement y venir. Jusqu'où avez-vous l'intention d'aller? Vous dites cela dans votre mémoire, mais, selon vous, quelles devraient être les limites réciproques de transit?

**M. Magee:** Nous croyons qu'elles devraient être fixées à au moins 20 kilomètres. Mais l'une des raisons pour lesquelles nous n'avons pas encore arrêté de chiffre précis est que nous ne savons pas vraiment dans quelle mesure cela réduirait le volume de marchandises dans un marché relativement captif. Mais peu importe jusqu'où vous voulez porter ces limites réciproques de transit—il y a une limite au-delà de laquelle vous ne pouvez raisonnablement pas aller—nous croyons qu'il faudra alors prendre en considération l'expéditeur en situation de clientèle captive qui va continuer de dépasser les limites réciproques de transit.

**Le président:** Le cas échéant, et après mûre réflexion, vous pourriez faire parvenir au Comité des propositions bien arrêtées quant au type de processus d'appel que celui-ci devrait envisager si jamais notre rapport devenait aussi détaillé.

**M. Magee:** Nous avons réfléchi à l'opportunité d'imposer des taux proportionnels à ceux qui se trouvent au-delà des limites réciproques de transit. Quelles seraient les conséquences d'une telle décision—supposons que vous êtes situé dans une région de la Nouvelle-Écosse desservie par un seul chemin de fer et que vous voulez expédier des marchandises à Winnipeg ou Vancouver. Pour des raisons pratiques, si vous optez

## [Texte]

almost have to use that one railway, the origin railroad. What we would like to see is some sort of a provision whereby if someone, who is, let us say, in Nova Scotia or New Brunswick, wishes they could ship via the origin carrier, which in this case might be CN Rail, to Saint John, then the rate that would apply there would bear some proportion to the line-haul rate from origin to destination, be it Winnipeg or Vancouver. The reason we think there will have to be some sort of a proportional rate mandated is that at the present time, if the origin carrier does not want you to turn that freight over to somebody else, he can charge you a class rate for a very short distance, and that charge can be such as to make it almost prohibitive. So we agree that is an area that really requires some consideration.

**The Chairman:** You got a little more specific in your answer to me than the inter-switching comments you made in your brief. I appreciate that, and I hope our staff got that.

My last question, which no one has commented on, there has been a proposal in the white paper, and the railways commented on the use of non-compensatory rates, for "market developmental purposes", are you as a shipper not worried about that, or have you had any thought about that? I suppose if your appeal mechanism is in place, perhaps that might address that problem.

**Mr. Buller:** We have no concern over that, providing it is going to support our industries. Let us say we do need a developmental rate and we can justify that it is going to create employment, it is going to allow us to sell more of our products in that particular marketplace, then we agree on compensatory rates.

**The Chairman:** All right. Thank you. Mr. Benjamin, last question.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, gentlemen, in this country, even since before Confederation, as a matter of national policy—Canadian sovereignty independence, keeping the country going east and west—we have a long history of regulation designed to do three things—protect the public interest; or try to provide some reasonable equity of service in all parts of Canada, which meant various and sundry kinds of subsidy programs; regulation on entry and exit—the Atlantic Region Freight Assistance Act, the Maritime Freight Rates Act, the At and East freight rates, the bridge rates through northern Ontario—because it took into account the nature of this beast. It takes into account our geography, our climate, and our widely scattered population.

• 1100

When there is this what I call knee-jerk holding up of the American example by comparison, there you have a nation that is smaller in geography and has 10 times the population.

## [Traduction]

pour le transport par voie ferrée, vous êtes presque obligé d'avoir recours à ce chemin de fer, le chemin de fer d'origine. Ce que nous voudrions, c'est qu'il y ait une disposition qui ferait en sorte que quelqu'un, disons en Nouvelle-Écosse ou au Nouveau-Brunswick, qui voudrait expédier des marchandises par l'entremise du transporteur d'origine, dans ce cas peut-être le CN, à Saint-Jean, puisse le faire à des taux à peu près proportionnels à ceux du transport sur grande distance du point de départ au point d'arrivée, qu'il s'agisse de Winnipeg ou de Vancouver. La raison pour laquelle nous pensons qu'on devra imposer une tarification proportionnelle quelconque est que, à l'heure actuelle, si le transporteur d'origine s'oppose à ce que vous remettiez vos marchandises à quelqu'un d'autre, il peut vous demander un tarif de classification pour une très courte distance, et ce tarif peut être prohibitif au point de rendre le transport presque inabordable. Nous convenons donc que ce secteur mérite réellement qu'on s'y attarde.

**Le président:** Votre réponse est un peu plus précise que les commentaires sur les limites réciproques de transit contenus dans votre mémoire. Je vous en suis reconnaissant et j'espère que vos employés y ont aussi eu droit.

Ma dernière question, que personne n'a soulevée, porte sur une proposition du Livre blanc et sur les commentaires des chemins de fer sur l'utilisation de tarifs non compensatoires pour développer le marché; en tant qu'expéditeur, cela ne vous inquiète-t-il pas, ou avez-vous une opinion là-dessus? J'imagine que si votre mécanisme d'appel est déjà en place, cela pourra peut-être résoudre le problème.

**M. Buller:** Cela ne nous inquiète pas, dans la mesure où cela va aider nos industries. Disons que nous avons besoin d'un taux expansionniste, que nous pouvons justifier en disant que cela va créer des emplois et nous permettre de vendre davantage de nos produits sur ce marché particulier. Dans ce cas, nous sommes d'accord avec les taux compensatoires.

**Le président:** Très bien. Je vous remercie. Monsieur Benjamin, une dernière question.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, messieurs, dans ce pays, même avant la Confédération, nous avions comme politique nationale—la souveraineté-indépendance du Canada, qui consistait à assurer l'expansion du pays vers l'Est et vers l'Ouest—nous avons un long passé de réglementation, dont les trois objectifs étaient: protéger l'intérêt public ou essayer d'assurer des services assez équitables partout au Canada, ce qui voulait dire l'élaboration de divers programmes de subventions; la réglementation de l'entrée et de la sortie—la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans les provinces Maritimes, les tarifs marchandises dans l'Atlantique et dans l'Est, les droits de péage sur les ponts dans le nord de l'Ontario—parce qu'elle tenait compte de la nature de ce monstre. Cela tient compte de notre géographie, de notre climat et de notre population dispersée aux quatre coins du pays.

Qu'est-ce que c'est que ce réflexe qui consiste à brandir l'exemple des États-Unis; ce pays est plus petit que le nôtre et compte dix fois plus d'habitants. Comment pouvez-vous



*[Text]*

How can you really compare the two? Is there not a natural tendency in a re-regulated environment for carriers in all modes to gravitate to where the largest market is? It is perfectly natural; you cannot blame them for that. We already had the case with what has occurred in airlines.

**The Chairman:** Your time has run out.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman . . .

**The Chairman:** No, no. You had your chance at first and you did not ask very good questions. Now you are not going to come in the back door.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, is there not . . . ? In the airline business you get a short-term gain by way of lower fares and prices.

**The Chairman:** Please put your question, because I want to gavel this meeting to an end.

**Mr. Benjamin:** And then when the shake-down period goes on we have now have airlines merging, we have bankruptcies, airlines, trucking. The United States is a good example on trucking. Are we not going full circle, and a few years down the road we are back to regulating again?

**The Chairman:** Do you want to comment on that very briefly?

**Mr. Magee:** I have two comments. First of all, as far as the airlines are concerned I think a lot of the bankruptcies are pretty much behind us. Last year the U.S. airlines had a profit of \$1.9 million, which was the second-highest profit they have had since 1974. There is no question about it, the airlines are moving along very well in the United States.

Now to come back to your other point, it is a very good one. As a matter of fact, before they brought in the Transportation Act of 1980 in the United States there was some very serious concern that some of the remote areas—and they have lots of remote areas in the U.S.—would not be serviced properly and that the whole thing would gravitate around the large centres. As a consequence, a very extensive study was made before legislation was brought down in the form of a report that became known as the Reid-Allen report.

As a result of that report, where they studied in many different states, they came to the conclusion that with a relaxed environment a lot of these small towns would be much better served without regulation, because in many instances the shippers in the small towns were not even aware of the regulations and were either shipping illegally in some instances, or if they were aware of the legality of it they were hampered. It was only after those findings that the Transportation Act of 1980 went through, and went through very quickly.

**Mr. Benjamin:** *[Inaudible—Editor]* . . . based on history and experience. For example, it has already started in Canada, the merging of airlines. You end up with a large number . . .

*[Translation]*

vraiment comparer les deux? N'y a-t-il pas une tendance naturelle à la déréglementation, pour permettre à tous les types de transporteurs de graviter autour du marché le plus important? C'est parfaitement naturel; vous ne pouvez pas leur en vouloir pour cela. Nous savons déjà ce qui s'est passé dans le cas des transporteurs aériens.

**Le président:** Le temps qui vous était alloué est terminé.

**M. Benjamin:** Monsieur le président . . .

**Le président:** Non et non. Vous avez eu l'occasion de parler et vous n'avez pas posé de très bonnes questions. Vous n'allez pas maintenant entrer par la petite porte.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, n'y a-t-il pas . . . ? Les transporteurs aériens réalisent des gains à court terme en abaissant leurs tarifs et leurs prix.

**Le président:** Veuillez poser votre question, parce que je veux mettre fin à cette réunion.

**M. Benjamin:** Et alors, dans le cadre de la rationalisation, nous assistons à la fusion des transporteurs aériens et à la faillite de sociétés aériennes et d'entreprises de camionnage. Ne tournons-nous pas en rond et n'allons-nous pas, dans quelques années, revenir à la réglementation?

**Le président:** Voulez-vous commenter brièvement ce point.

**M. Magee:** J'ai deux commentaires à faire. Premièrement, en ce qui concerne les transporteurs aériens, je crois que les faillites sont pas mal une chose du passé. L'an dernier, les transporteurs aériens américains ont réalisé des profits de 1,9 million de dollars, se plaçant ainsi au second rang des profits enregistrés depuis 1974. Il n'y a pas de doute là-dessus; les transporteurs aériens se portent très bien aux États-Unis.

Revenons maintenant à l'autre point que vous avez soulevé et que je trouve très pertinent. En effet, avant l'adoption, en 1980, de la *Transportation Act*, aux États-Unis, on s'inquiétait très sérieusement que certaines des régions éloignées—et il y en a beaucoup aux États-Unis—seraient mal desservies et que tout le service graviterait autour des grands centres. En conséquence, avant l'adoption de la loi, ils ont mené une étude très détaillée, dont ils ont tiré un compte rendu, appelé rapport Reid-Allen.

À la lumière des résultats de leur étude menée dans de nombreux États différents, ils en sont venus à la conclusion qu'un cadre souple sans réglementation permettrait de desservir beaucoup mieux un grand nombre de petites villes, puisque, dans bien des cas, les expéditeurs, dans ces petites villes, n'étaient même pas au courant des règlements et expédiaient parfois les marchandises illégalement ou, s'ils l'étaient, cela les gênait. C'est seulement après avoir pris connaissance de ces faits que la *Transportation Act* de 1980 a été adoptée, et adoptée très rapidement.

**M. Benjamin:** *[Inaudible—Éditeur]* . . . d'après l'histoire et l'expérience. Par exemple, cela a déjà commencé au Canada, la fusion des transporteurs aériens. Vous vous retrouverez avec un grand nombre . . .

[Texte]

**The Chairman:** You are just repeating yourself, Mr. Benjamin. You are repeating yourself, and frankly you did not really direct . . .

**Mr. Benjamin:** That is none of your business.

**The Chairman:** Yes it is, because there is something called relevance or repetition, which has not been used enough in the House of Commons but it is going to be used here at 11 o'clock when we are gavelling this thing to a close.

This meeting is adjourned for three or five minutes for pit stops, and then we will have our next witness, when you can put all your philosophical questions again—and the countries are different.

• 1105

• 1109

**The Chairman:** Colleagues, I see a quorum for purposes of taking evidence. I now welcome our next witness who is from the Canadian Industrial Transportation League. Mr. David Long, President, is appearing. Perhaps, Mr. Long will introduce the two gentlemen with him. We appreciated receiving your brief earlier which has given our staff time to study it and prepare some questions which committee members may want to follow although, sometimes they proceed on their own questions which is, of course, very proper. Hopefully that will eliminate a long opening statement, although perhaps you have a short opening statement, Mr. Long. Please proceed.

• 1110

**Mr. J. David Long (President, Canadian Industrial Transportation League):** Good morning. Mr. Chairman, with me is Mr. Bob Beckwith, Chairman of the Board of CITL. He is also responsible for traffic and customs matters with Combustion Engineering Superheaters Ltd., which is located here in Ottawa. Also present is Joseph Dion, Manager, Policy Office, Canadian Industrial Transportation League.

**The Chairman:** You represent shippers, I take it?

**Mr. Long:** That is correct, yes.

**The Chairman:** I hope we are going to have a lot of discussion and dialogue directed to the concerns, obviously, of the shipper and/or this *Freedom to Move* paper and some of the specifics to fill in the generalities of the paper.

**Mr. Long:** Mr. Chairman, we have prepared an oral statement and I will read it rather quickly and cover some of the points which I believe the committee is very much interested in.

[Traduction]

**Le président:** Vous ne faites que vous répéter, monsieur Benjamin. Vous vous répétez et, franchement, vous n'avez pas vraiment dirigé . . .

**M. Benjamin:** Cela ne vous regarde pas.

**Le président:** Certainement que cela me regarde, à cause de la notion de pertinence ou de répétition, qu'on n'utilise pas assez à la Chambre des communes, mais que nous allons appliquer ici à 11 heures, en mettant un terme à cette question.

Nous allons faire une pause de trois à cinq minutes, puis nous entendrons le témoin suivant, à qui vous pourrez poser de nouveau toutes vos questions philosophiques—et les pays sont différents.

**Le président:** Chers collègues, nous avons le quorum voulu pour entendre des témoignages. Je souhaite maintenant la bienvenue au témoin suivant, M. David Long, président de la Ligue canadienne des transports industriels. Peut-être M. Long voudra-t-il nous présenter les deux personnes qui l'accompagnent. Nous sommes heureux d'avoir reçu votre mémoire à l'avance; ainsi, notre personnel a eu le temps de l'étudier et de préparer certaines questions que les membres du Comité voudront peut-être utiliser, même si parfois ils préparent eux-mêmes leurs propres questions, ce qui est excellent, bien entendu. Cela nous permettra, je l'espère, d'éviter les longues déclarations préliminaires; néanmoins, monsieur Long, si vous désirez faire une courte déclaration, la parole est à vous.

**M. J. David Long (président, Ligue canadienne des transports industriels):** Bonjour, monsieur le président; permettez-moi de vous présenter M. Bob Beckwith, président du conseil d'administration de la LCTI. Il est de plus responsable de toutes les questions concernant les douanes et le trafic auprès de la Société d'ingénierie Combustion Ltée, située ici, à Ottawa. J'aimerais vous présenter aussi M. Joseph Dion, directeur du bureau des politiques, Ligue canadienne des transports industriels.

**Le président:** Si je comprends bien, vous représentez les expéditeurs.

**M. Long:** Oui, c'est exact.

**Le président:** J'espère qu'une bonne partie des échanges et des dialogues se rapporteront aux intérêts des expéditeurs et au document intitulé *Aller sans entraves*, et que certains détails précis nous permettront de compléter les généralités énoncées dans ce document.

**M. Long:** Monsieur le président, nous avons préparé un exposé que je lirai ici rapidement et qui traite de certains points qui, je crois, intéressent énormément le Comité.

*[Text]*

I would like to thank the committee for allowing us to appear before this hearing. We are pleased to present the shippers' view again in this stage of the consultation process. Since February 21, when Mr. Mazankowski announced his intention to renew the NTA at our annual general meeting, we have been pleased to play a role in setting the transportation agenda for the next generation.

The Minister's paper proposes significant changes. It will mean that shippers will have to be more informed and even more visible. As our involvement grows, I think shippers will have important input to government. If it is not presumptuous, I can begin that process right now and tell you about the CITL, giving you a profile of the league and our activities on *Freedom to Move*.

As you mentioned, Mr. Chairman, we are a national organization represented in all regions of the country. Our membership is comprised of senior transportation managers, and that represents just under 1,000 individuals who represent 450 companies that purchase transportation services for both domestic and international shipping. I would estimate that this accounts for roughly one half of Canada's freight bill. I say "estimate" because one of our most recent activities has involved developing just such detailed information which would make shipping data more reliable and comprehensive. I believe we have had some examples earlier in the day, where witnesses justifiably have had difficulty responding to data questions of this committee, and essentially that is because a lot of this data does not exist.

We have also recently initiated action with Canadian colleges and universities in hopes of establishing more industry-related courses. With deregulation, we think these will be necessary as the nature of our profession changes.

This year has been one of change and development for the league. I think this is best exemplified by the context for assessment which we bring to the Minister's position paper. Traditionally, shippers have favoured regulation because of their desire for consistent service. Over the past few years, I think we have all come to realize that the transport sector has matured—maturity is a very important point here—and the need for continuation of certain elements of regulation is questionable if not detrimental. Consequently, the CTIL now finds itself strongly in favour of many deregulation initiatives.

In January, we prepared a comprehensive national policy survey of our membership, and this was conducted to confirm this point. The results showed that our members favour free

*[Translation]*

Permettez-moi d'abord de remercier le Comité de cette occasion qui nous est offerte de témoigner devant lui. Nous sommes fort heureux de pouvoir faire état de nouveau du point de vue des expéditeurs à cette étape du procédé de consultation. Depuis le 21 février, date à laquelle M. Mazankowski a annoncé, à l'occasion de notre assemblée générale annuelle, son intention de renouveler la Loi nationale sur les transports, nous avons été heureux de jouer un rôle dans l'établissement du programme de transport pour la prochaine génération.

Le document du ministre propose des modifications importantes qui signifient que les expéditeurs devront dorénavant être mieux informés et plus visibles. Vu l'accroissement de notre participation, à mon avis, nous jouerons un rôle important auprès du gouvernement. Si cela n'est pas trop présomptueux de ma part, je peux commencer immédiatement en décrivant la Ligue canadienne des transports industriels, de même que notre contribution à la préparation du document *Aller sans entraves*.

Comme vous l'avez déjà mentionné, monsieur le président, nous sommes une organisation nationale représentée dans toutes les régions du pays. Nos membres sont des gestionnaires supérieurs des entreprises de transport; ils sont environ 1,000 et représentent 450 compagnies qui achètent des services de transport pour l'expédition de divers biens au niveau national et international. Selon mon évaluation, ces services représentent environ la moitié de la facture totale de transport au Canada. J'utilise le mot évaluation, car l'une de nos dernières entreprises visait justement la compilation de renseignements détaillés de cette sorte, afin qu'on dispose de données plus fiables et plus globales sur l'expédition au Canada. Je crois que plus tôt aujourd'hui, nous avons vu certains exemples d'absence de données; les témoins pouvaient difficilement répondre aux questions du Comité exigeant des données précises, et ce, pour une bonne raison: c'est qu'une bonne part de ces données n'existent pas.

Récemment, nous sommes aussi intervenus auprès des universités et collèges canadiens, dans l'espoir que ceux-ci mettent sur pied des cours mieux axés sur l'industrie. Nous croyons que ces cours seront nécessaires, car, avec l'arrivée de la déréglementation, la nature même de notre profession va changer.

Au cours de la présente année, la ligue a vécu une période de transformation et de développement. Le meilleur exemple de cela est sans doute la perspective que nous avons adoptée pour évaluer la déclaration de principe du ministre. Les expéditeurs sont traditionnellement en faveur de la réglementation, puisqu'ils désirent surtout assurer l'uniformité du service. Au cours des quelques dernières années, je crois que nous avons tous pris conscience de l'évolution du secteur du transport—l'élément important ici est justement cette évolution—et nous avons compris qu'il serait problématique, sinon nuisible, de maintenir certains éléments de la réglementation. Par conséquent, la LCTI est maintenant fermement en faveur de plusieurs initiatives de déréglementation.

En janvier, nous avons mené une enquête exhaustive auprès de nos membres sur la politique nationale, afin de confirmer ce fait. Les résultats de cette enquête révèlent que nos membres



## [Texte]

price and service competition between carriers, and want open entry and exit to and from the marketplace. Specifically, 69% called for an end to traditional practices of collective rate-making by the railways; also, 91% of our membership are for open price and service competition in highway transport.

This new policy was formally adopted by the league last February and, simply put, we find ourselves in almost complete agreement with the principles on which *Freedom to Move* is based.

• 1115

Probably underlying shippers' change of views have been two factors: The recent recession we have experienced and the reality of U.S. deregulation.

The U.S. initiative has made deregulation in Canada somewhat inevitable. The Canadian Industrial Traffic League is not advocating that Canada should move in lock-step with the U.S. Canadians have concerns unique to our conditions and legislation must address these. Nevertheless, Canadian shippers are to a certain extent trying to catch up with the benefits their American counterparts have received for a number of years now.

It is commonplace to remind you that the United States is Canada's largest trading partner. In fact, the flow of commerce in this country, for the most part, is really north-south. Hence, our exports must be competitive with exports of the Americans' other trade partners. An efficient transportation sector is one way to ensure that Canadian industry remains competitive. And the market discipline that deregulation instills on carriers will foster efficiency and greater productivity.

The United States has been quicker to deregulate than Canada and this differential has led to inequities between Canadian and U.S. carriers. The geographic proximity of the two countries has meant that Canadian railways have lost business as shippers re-routed their cargo through the United States to take advantage of the lower rates that deregulation affords. The recommendations of the recent CTC inquiry were designed to rectify this.

The American experience has also shown that deregulation can help in economic recovery. U.S. trucking studies that we are aware of show a net increase in the number of carriers as well as employment growth in the trucking service industries. Certainly, there have been bankruptcies and unemployment, but again the U.S. studies show that the overwhelming number of jobs lost in trucking was due to the recession and not deregulation per se.

## [Traduction]

approuvent la concurrence libre entre les transporteurs, tant du point de vue des prix que des services; de plus, ils désirent obtenir la liberté d'entrée et de sortie sur les marchés. Plus précisément, 69 p. 100 d'entre eux demandent la fin des pratiques traditionnelles, c'est-à-dire l'établissement collectif des tarifs par les compagnies de chemins de fer, et 91 p. 100 sont en faveur de la concurrence libre des prix et des services en matière de transport routier.

La ligue a officiellement adopté cette nouvelle politique en février dernier et, en termes simples, elle est presque entièrement d'accord avec les principes de base du document *Aller sans entraves*.

Il y a probablement deux facteurs à l'origine de ce changement d'opinion de la part des expéditeurs, soit la récente récession que nous avons subie et la réalité de la déréglementation aux États-Unis.

Les mesures prises aux États-Unis ont rendu en quelque sorte inévitable la déréglementation canadienne. La Ligue canadienne des transports industriels ne suggère aucunement que le Canada suive pas à pas la démarche américaine. Les Canadiens ont des intérêts uniques, spécifiques à leur situation, et la législation doit y être conforme. Toutefois, les expéditeurs canadiens essaient, dans une certaine mesure, de rattraper les bénéfices réalisés par leurs équivalents américains depuis déjà plusieurs années.

C'est fort banal de rappeler ici que les États-Unis sont le plus gros partenaire commercial du Canada. En fait, dans ce pays, les déplacements commerciaux se font en grande partie du nord au sud. Nos exportations doivent donc être concurrentielles par rapport à celles des autres partenaires commerciaux des Américains. Un bon moyen de garantir que l'industrie canadienne demeure concurrentielle, c'est de veiller à ce que le secteur du transport soit efficient. La discipline que la déréglementation impose aux transporteurs stimulera l'efficacité et l'amélioration de la productivité.

Les États-Unis ont été plus rapides que le Canada quant à l'adoption de la déréglementation, et cette différence a créé des inégalités entre les transporteurs de ces deux pays. La proximité géographique signifie que les compagnies de chemins de fer canadiennes ont perdu des occasions d'affaires, car les expéditeurs dirigeaient leur fret vers les États-Unis, afin de profiter des tarifs inférieurs possibles grâce à la déréglementation. Les recommandations énoncées à la suite d'une récente enquête de la Commission canadienne des transports visent à corriger cette situation.

L'expérience américaine a aussi montré que la déréglementation peut faciliter la reprise économique. Certaines études sur le camionnage aux États-Unis, dont nous avons pris connaissance, indiquent qu'il s'est produit une nette augmentation du nombre de transporteurs et une croissance de l'emploi dans les industries associées aux services de camionnage. Il s'est certainement produit des faillites et du chômage, mais, de nouveau, les études américaines montrent que le nombre intolérable de pertes d'emplois dans le secteur du camionnage est le résultat de la récession, et non de la déréglementation.

## [Text]

So, Mr. Chairman, these are some of the thoughts on shippers' minds as we consider deregulation. We do not have the benefit of hindsight but we do have the benefit of viewing the U.S. experience and we are anxious to get on with the job of revising Canadian transportation.

I might also add one other point which I think is important, and that is to commend the Minister for his consultation process. Something I have been telling my colleagues, the trade press and many of the government people we deal with, is how impressed we have been that an informal and expert committee has moved so quickly but thoughtfully to get us where we are today, at the standing committee stage. From the evidence so far, I am sure the implementation will continue as expeditiously. Our success this far does not surprise me because *Freedom to Move* is a complete document that incorporates both sound principles and concrete proposals. The best examples of these are the three major thrusts—less regulation, more competition and a streamlined approval process—on which the paper is based.

We support the fundamental principle on which many of the specific proposals are based. And this is an extremely important point. Transportation, by definition, is a derived demand. It is an ancillary activity and the critical goal is to lower the cost of moving goods to market. The emphasis is on lowering a product's sale price and not a preoccupation with how it actually gets from factory gate to the retailer. In our view, if this economic maxim is adhered to, ultimately the whole economy will benefit.

I would like to now turn to six items on the committee's Order of Reference and offer our response. This is the agenda that has been given to this committee.

Item No. 1—the role of transportation in improving Canada's trade position, developing employment opportunities and complementing regional economic development in Canada.

Trade will undoubtedly improve if we stick to the truth that transportation is a means to economic efficiency and market competitiveness. System efficiency is achieved through competition and competition is enhanced by deregulation. Where we see impediments to trade, such as the imposed and unnecessary customs duty on foreign vessels in the coastal trade, we have spoken out against them.

Regarding employment, undoubtedly jobs with carriers will be lost in the short term, as market forces weed out inefficiencies. But considering the U.S. trucking studies I have already mentioned, there may be more cause for optimism than we think. Moreover, it is essential to create jobs in the processing and manufacturing sector if we want to create exports abroad and more jobs at home.

## [Translation]

Monsieur le président, voilà donc les idées que les expéditeurs ont à l'esprit lorsqu'ils analysent la possibilité de déréglementation. Nous ne pouvons faire de rétrospection, mais nous pouvons profiter de l'expérience américaine et nous avons hâte d'entreprendre la révision de tous les éléments qui régissent le transport canadien.

Permettez-moi d'ajouter un autre commentaire, important à mon avis; j'aimerais remercier le ministre d'avoir entrepris cette consultation. J'ai souvent mentionné à mes collègues, aux journalistes spécialisés, et à de nombreux membres du gouvernement avec lesquels nous faisons affaire, à quel point je suis ravi qu'un comité non officiel et expert ait agi si rapidement et avec tant de soin; c'est grâce à l'efficacité de ce comité que nous sommes parvenus à cette étape aujourd'hui, c'est-à-dire devant le Comité permanent. D'après les constatations que j'ai pu faire jusqu'à ce jour, je suis convaincu que la mise en oeuvre se poursuivra avec autant de célérité. Le succès connu jusqu'à ce jour ne me surprend pas, car le document *Aller sans entraves* est complet et réunit à la fois des principes solides et des propositions concrètes. Les meilleurs exemples à l'appui de cette déclaration sont les trois principes de base du document: moins de réglementation, plus de concurrence et un procédé d'approbation simplifié.

Nous sommes d'accord avec le principe fondamental à l'origine de plusieurs propositions précises. C'est là un point extrêmement important. Le transport est, par définition, un service connexe. Il s'agit d'une activité dérivée; l'objectif est de réduire le coût du transport des biens jusqu'aux marchés. Le facteur important, c'est donc de diminuer le prix de vente d'un produit, et non de savoir comment il est transporté de l'usine jusqu'au détaillant. À notre avis, si nous respectons cet axiome économique, c'est toute l'économie, globalement, qui en profitera.

Permettez-moi maintenant de citer six éléments parmi les attributions du Comité et de présenter nos réponses. Voici l'agenda qui a été remis à ce Comité.

Élément n° 1—rôle du transport dans l'amélioration de la position commerciale du Canada, dans la création d'emplois et dans le parachèvement du développement économique régional au Canada.

Le commerce va très certainement s'améliorer si nous demeurons conscients de la réalité, c'est-à-dire que le transport représente un moyen d'atteindre l'efficacité économique et d'améliorer la concurrence sur les marchés. La concurrence assure l'efficacité d'un système, et la déréglementation permet d'améliorer la capacité concurrentielle d'un pays. Lorsque nous avons constaté l'existence d'obstacles au commerce, par exemple des droits de douane inutiles et imposés aux navires étrangers pour le cabotage, nous nous sommes déclarés contre de tels obstacles.

En ce qui concerne les emplois, il est évident qu'à court terme, les transporteurs devront supprimer certains emplois, car les forces du marché éliminent les inefficacités. Mais, compte tenu des études américaines sur le camionnage dont j'ai déjà parlé, il y a peut-être lieu d'être plus optimiste qu'on le croit. De plus, il est essentiel de créer des emplois dans le secteur manufacturier et dans le secteur de la transformation

[Texte]

Regional economic development is an important issue, one that we want to pay more than lip service to, and I am sure our members in the Maritimes would be first to agree. It is a concern that was raised recently at the Premiers' Conference in St. John's, Newfoundland, as Mr. Tobin noted earlier.

• 1120

I think the operative word in this committee's mandate is "complementing"; transportation should complement regional development. I would like this to mean that transportation is not directly an instrument of regional economic development.

At the risk of sounding like a broken record, again I think transportation is a derived demand—and this underlies our philosophy on this. We all want an improved economy; therefore the paramount factor is creating jobs in the primary and secondary manufacturing sectors instead of the derived service sector.

Item 2 on the committee's order is the role of transportation Crown corporations in an open and competitive transportation environment. Privatization is a very complex issue. However, it is only a subset of a larger question. Is there fair competition within and between modes, or to use the phrase employed by the Department of Consumer and Corporate Affairs and heard earlier this morning, is there a level playing field? The CITL agrees that it is correct to look at contradictions inherent in allowing Crown corporations to participate in competition with private sector companies. This is particularly true with trucking which has evolved as a mature and competitive business.

We object to private/public competition because it may not be fair competition. Therefore, in fairness, we should also look at vertical and horizontal integration within the transport industry. The document *Freedom to Move* does not go far enough in this regard. The league's position on Crown corporations is clear. We believe the issues of vertical integration and horizontal integration have not yet been adequately covered and must be addressed.

Item 3 is foreign control of Canadian transportation companies. In our view, this may or may not turn out to be problematic. It is an issue in which government will want to remain open, flexible and pragmatic and therefore the league feels that no elaborate structure can be devised. Rather we suggest a monitoring and review period, perhaps a term of three to five years, as is the case with subsidies paid to producers under the Western Grain Transportation Act.

[Traduction]

si on veut générer des exportations et, par ricochet, encore plus d'emplois au pays.

Le développement économique régional est aussi une question très importante dont il ne suffit pas de parler; je suis convaincu que nos membres des Maritimes seraient les premiers à être d'accord. Comme M. Tobin l'a mentionné auparavant, cette question a été soulevée récemment à la réunion des premiers ministres qui a eu lieu à Saint-Jean, Terre-Neuve.

D'après moi, le mot clé dans l'énoncé du mandat du Comité c'est le mot «complément» appliqué au domaine du transport; en effet, le transport devrait être le complément du développement régional. Cela signifie que le transport n'est pas directement un outil de développement économique régional.

Au risque de me répéter, je tiens à souligner que d'après moi le transport est un besoin dérivé et que c'est cette idée qui sous-tend notre philosophie en matière de transport. Tous, nous voulons améliorer l'économie; or, le facteur déterminant c'est la création d'emplois dans le secteur primaire et le secteur manufacturier secondaire au lieu de la création d'emplois dans le secteur des services dérivés.

Le deuxième point à l'ordre du jour du Comité c'est le rôle des sociétés de transport de la Couronne dans le contexte de la libre concurrence en matière de transport. La privatisation est une question fort complexe. Or, cette question est sous-jacente à une question plus globale à savoir: y a-t-il une concurrence loyale à l'intérieur des divers modes de transport et entre ces modes ou encore, pour reprendre la comparaison utilisée par Consommation et Corporations et que j'ai entendue ce matin, le terrain de sports était-il égalisé? La CITL est d'avis qu'il convient d'examiner les contradictions inhérentes au fait que l'on laisse les sociétés de la Couronne faire concurrence au secteur privé. Ces contradictions sont particulièrement visibles dans l'industrie du camionnage qui a atteint sa pleine maturité et qui est devenue un secteur d'affaires très concurrentiel.

Nous nous opposons à la concurrence entre le secteur privé et le secteur public parce que celle-ci pourrait ne pas être loyale. Par conséquent, en toute justice, nous devrions aussi examiner l'intégration verticale et horizontale dans l'industrie du transport. Le document intitulé *Aller sans entraves* n'est pas allé assez loin à ce sujet. La position prise par la ligue concernant les sociétés de la Couronne est claire. Nous croyons que les questions d'intégration verticale et d'intégration horizontale n'ont pas encore été étudiées suffisamment et devraient être discutées plus à fond.

Le troisième point c'est le contrôle étranger des sociétés canadiennes de transport. À notre avis, on ne sait pas encore si cette question va poser un problème. C'est là une question que le gouvernement doit garder à l'esprit et il doit faire preuve de souplesse et de pragmatisme; la ligue ne propose donc pour l'instant l'établissement d'aucune structure élaborée. Elle propose plutôt une période de surveillance et d'étude qui pourrait durer de trois à cinq années comme c'est le cas par exemple des subventions payées aux producteurs agricoles en vertu de la Loi sur le transport du grain dans l'Ouest.



## [Text]

As a safeguard against foreign control, *Freedom to Move* contains a clause that mergers and acquisitions involving companies with assets over \$20 million will be reviewed. We fear that this limit may be too high. Consideration should be given to lowering the threshold; this would prevent small truckers from being absorbed by larger companies. We would like to know how this \$20 million mark was arrived at.

Item 4 is the means and ways of improving services in northern and remote areas in a new regulatory environment. On this issue, the CITL can offer only limited comment. The league is not well represented north of 60 degrees, and therefore we do not pretend to be daily involved with the problems of shipping in the high Arctic. I recall for the committee our comments on the role of transportation in regional economic development.

Further, a country as diverse as Canada will have some regions that are poorly served by market forces. In these cases, we applaud government support subject only to our concern that subsidies be made visible. If we are to achieve efficient transportation, we all—and this includes shippers—must know what we are paying for and what the costs of not using alternative means are; otherwise, there is no incentive for carriers or shippers to improve efficiency.

The last two items in the committee's mandate read as follows: Item 5 is the issue of compensatory rail rates and suggested measures to discourage predatory pricing in a new regulatory environment; and Item 6 is the measures to protect and/or enhance services to captive shippers. These are effectively issues of a government-regulated floor and ceiling price in default of market forces. In our understanding, *Freedom to Move* is predicated on establishing joint line rates and joint track usage as methods to achieve competitive rail service. These are innovative and interesting solutions, the kind we need to develop new strategies for export trade, but there are practical problems associated with these methods, particularly joint track usage.

A major change such as this, if it is to work, must incorporate the operational insight of the railways. If it proves to be operationally unfeasible, as many shippers suspect, then the government and the railways should work quickly toward instituting joint line rates in conjunction with extending the present inter-switching limits. Finally, it would be wise to consider monitoring operations for a period before the new proposals are carved in stone.

Having dealt with the six items under the committee's terms of reference, I would like to touch on three other issues not

## [Translation]

Pour se prémunir contre le contrôle étranger, on propose dans *Aller sans entraves* que les fusions et les acquisitions touchant des sociétés possédant des actifs de 20 millions de dollars et plus fassent l'objet d'un examen. Nous craignons que ce seuil soit trop élevé et demandons que le gouvernement étudie la possibilité d'abaisser ce seuil pour empêcher les petits camionneurs d'être absorbés par les sociétés plus importantes. Nous aimerions savoir sur quelle base on a fixé ce chiffre de 20 millions de dollars.

Le quatrième point traite de la manière dont on prévoit améliorer les services dans le Nord et dans les régions éloignées compte tenu de la nouvelle réglementation. Sur cette question, la CITL ne peut offrir que des commentaires très sommaires. La ligue n'est pas bien représentée au nord du 60<sup>e</sup> parallèle et nous ne prétendons pas connaître à fond les problèmes d'expédition dans l'Arctique septentrionale. Je renvoie le Comité à nos commentaires sur le rôle du transport dans le développement économique régional.

De plus, un pays aussi diversifié que le Canada compte sûrement certaines régions qui sont mal desservies par le mécanisme du marché. Dans ces cas, nous applaudissons les mesures de soutien du gouvernement bien que nous attendons toujours que les subventions se fassent visibles. Pour obtenir un système de transport efficace, nous, y compris les expéditeurs, devons savoir ce que nous payons et quel est le coût à défrayer pour ne pas avoir recours à des solutions de rechange; autrement, les transporteurs et expéditeurs n'ont aucun intérêt à augmenter leur efficacité.

Les deux derniers points des attributions du Comité sont les suivants: le cinquième c'est la question des tarifs d'indemnisation pour le transport ferroviaire et les mesures proposées pour décourager la fixation de prix à rabais dans le nouveau contexte de réglementation; puis le sixième point c'est celui des mesures visant à protéger ou à améliorer les services des expéditeurs captifs. C'est notamment la des prix maximum et minimum réglementés par le gouvernement à défaut de faire appliquer la loi du marché. D'après ce que nous avons compris, *Aller sans entraves* propose l'établissement de taux pour les lignes communes et l'usage commun des voies ferrées comme méthode pour atteindre un service ferroviaire concurrentiel. Ces solutions sont innovatrices et intéressantes et pourront servir à mettre au point de nouvelles stratégies en matière de commerce extérieur mais il reste tout de même des problèmes pratiques reliés à leur application, surtout pour ce qui est de l'usage commun des voies ferrées.

Un tel changement majeur, pour être efficace, ne peut s'opérer sans que l'on ait recours au savoir-faire des sociétés de chemins de fer sur le plan opérationnel. Si la solution proposée s'avère viable du point de vue opérationnel comme l'entendent plusieurs expéditeurs, le gouvernement et les sociétés de chemins de fer devraient s'empresse d'appliquer les taux pour lignes communes tout en étendant les limites mutuelles de transit. Enfin, il serait sage d'envisager des opérations de surveillance pendant une période déterminée avant que les nouvelles propositions soient gravées dans la pierre.

Maintenant que j'ai traité des six points faisant partie des attributions du Comité, j'aimerais soulever trois autres

## [Texte]

specifically referred to the committee, but which we think merit consideration.

• 125

First, the league strongly supports the *Freedom to Move* proposal for a "family" or appeal provision to settle disputes. We are especially pleased to see final-offer arbitration included in the Minister's basket of provisions. The CITL was the first interest group to suggest this mechanism to officials of the CTC inquiry, back in April. Certainly it should encourage bargaining in good faith, if I may use that term, and eliminate many of the appeals to the courts, which seem to drag on for years.

Secondly, we are strongly in favour of enhancing the Minister's policy-making power to overcome the quasi-legislative function the CTC has performed in the past. This policy role should rightly be repatriated and entrusted to our elected officials. If the jurisdiction of the CTC is scaled down, common sense would suggest that its size need not be as great either.

Thirdly, the league would like to make a proposal which is not specifically addressed in *Freedom to Move*, since the federal government has by and large devolved its highway authority to the provinces. Nonetheless, we suggest that confidential contracts also be allowed in trucking. This is in keeping with our desire for a level playing field both inter- and intramodally. Shippers and truckers should have access to an equal and open market in highway transport.

Before concluding, I would like very briefly to reiterate some ideas for implementation that were addressed in our written submission. The chairman noted earlier that he is looking for some specificity from shippers, and the following points I believe respond well to that request.

Last month we surveyed the views of our members concerning who should pay the arbitrator if final-offer arbitration is used to resolve disputes. Some 70% wanted the arbitrator paid by both parties involved, and most mentioned payment on a 50:50 ratio as equitable.

We want to state our support for the recommendations of the McDonough inquiry on branch-line discontinuance, but urge that implementation of these proposals give equal treatment to Atlantic Canada, which does not have protection such as the Western Grain Transportation Act affords.

We reiterate that conditions under which joint track usage would be imposed on the railways should be clearly defined. Would it be public need, national interest, or economic efficiency? And what do these terms mean?

## [Traduction]

questions qui n'ont pas été soumises à l'examen du Comité mais qui méritent, selon nous, d'être examinées.

D'abord, la ligue est très favorable à la proposition faite dans l'ouvrage *Aller sans entraves* concernant les dispositions relatives aux appels et aux «conseils de familles» pour le règlement des différends. Nous sommes spécialement contents de voir que le ministre a inclus dans ses dispositions qu'il nous a présentées l'arbitrage des propositions finales. La CITL a été le premier groupe d'intérêt à proposer aux représentants chargés de l'enquête de la CCT, et cela dès le mois d'avril. Cette disposition devrait encourager la négociation de bonne foi, si je peux m'exprimer ainsi, et éliminer un grand nombre d'appels devant les tribunaux qui peuvent s'étirer en longueur pendant des années.

Ensuite, nous sommes très favorables à l'augmentation du pouvoir du ministre en matière d'établissement de politiques et d'une réduction de la fonction quasi-législative assumée par la CCT dans le passé. Ce rôle de réglementation devrait, de juste droit, être rapatrié et confié aux représentants élus du peuple. Même s'il est vrai que le pouvoir de CCT s'en trouverait amoindri, ce ne serait que simple bon sens que d'en réduire l'importance.

Enfin, la ligue voudrait faire une proposition qui n'a encore été soulevée dans *Aller sans entraves*, puisque le gouvernement fédéral a pour une grande part délégué aux provinces son autorité en matière de transport routier. Néanmoins, nous suggérons que les contrats confidentiels soient admis également pour le camionnage. Cette proposition découle de notre désir de voir le terrain de sport égalisé à la fois pour la concurrence inter et intramodale. Les expéditeurs et les camionneurs devraient avoir accès à un marché équitable et libre en matière de transport routier.

Avant de conclure, je voudrais résumer brièvement certaines idées à mettre en application qui ont fait l'objet de notre présentation écrite. Le président a souligné plus tôt qu'il souhaiterait que les expéditeurs lui présentent des propositions précises et je crois que les points que je vais soulever constitueront une réponse valable.

Le mois dernier nous avons sondé l'opinion de nos membres pour savoir qui devrait payer l'arbitre pour l'arbitrage des propositions finales en vue du règlement des différends. Quelque 70 p. 100 d'entre eux voulaient que l'arbitre soit payé par les deux parties intéressées et la plupart ont estimé qu'un partage de 50:50 des frais d'arbitrage serait équitable.

Nous tenons aussi à faire savoir que nous appuyons les recommandations de l'enquête McDonough sur l'abandon de lignes et d'embranchements, mais que nous insistons pour que ces propositions s'appliquent également à la région de l'Atlantique qui ne bénéficie pas de la protection offerte par la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Nous ne saurions trop insister pour que les conditions suivant lesquelles l'usage commun des voies ferrées serait imposé aux sociétés de chemins de fer soient clairement définies. Quel objectif poursuit-on, celui de l'intérêt du public,

[Text]

New transportation legislation must be complemented by effective application of anti-combines legislation to ensure there is no collusion among carriers.

Our members believe rates need only be available for inspection at carriers' offices. Further, only 30-day notice for rate increases should be required. Air cargo rates should not have to be filed.

The league broadly supports negotiable demurrage based on the principle of user-pay or cost-based pricing for services rendered.

The requirement to perform common-carrier obligations should be open to modification by contracting parties, but the league proposes that this power to contract out should not be limited to confidential contracts.

Finally, while it would be desirable if all transportation legislation could be brought together under one statute, we feel this would not be feasible and the form the legislation should take is a revised National Transportation Act.

In closing, I would like to restate that we believe *Freedom to Move* is a document based on sound economic principles. More important than the details, which may be contentious, is the principle of competition: the idea that transportation is a business and should be conducted as any other business. Polling our membership has clearly shown that this is the view shippers now take. I repeat, 69% want an end to collective rate-making by the railways, and 91% are for open price and service competition in trucking. The upcoming transitional period will be as difficult for shippers as for carriers. But there is always opportunity in change.

Before we go to questions from the panel, I would again like to thank the committee for granting us this hearing. The league is currently celebrating its 70th year of incorporation, and we are pleased to have played a part today in laying the groundwork for a transportation policy that will see us to our centennial.

**The Acting Chairman (Mr. Forrestall):** Thank you, Mr. Long. It is an excellent brief and presentation. Mr. Tobin.

**Mr. Tobin:** Thank you very much, Mr. Chairman. I have to share your comments that the CITL, with Mr. Long and his people, have done a good job in addressing particularly the mandate of this committee as outlined by the Minister and the *Freedom to Move* paper in general. They certainly appear to have done their homework, and are well equipped to have done so.

[Translation]

de l'intérêt national ou de l'efficacité économique? Puis, qu'est-ce que ces termes signifient au juste?

Toute nouvelle législation en matière de transport doit être suivie d'une application efficace de la législation sur les coalitions pour éviter toute collusion entre les transporteurs.

Nos membres estiment que les tarifs devraient être disponibles pour examen dans les bureaux des transporteurs, sans plus. Aussi, un avis préalable de 30 jours pour tout changement de tarif devrait suffire. On voudrait être soustrait à toute obligation de soumettre à l'étude les tarifs de fret aérien.

La ligue soutient globalement la négociation des frais de stationnement pour les jours de planche suivant le principe selon lequel c'est celui qui achète un service qui doit en payer le coût, c'est-à-dire que le coût est déterminé d'après le service rendu.

La nécessité de remplir ces obligations en matière de transport public devrait être sujette à modification par les contractants mais la ligue propose en outre que l'adjudication des contrats ne se limite pas aux contrats confidentiels.

Enfin, bien qu'il soit souhaitable que toutes les lois concernant le transport soient réunies en une seule loi, nous sommes d'avis que cela n'est pas faisable et que les lois actuelles devraient être présentées sous forme de Loi nationale sur les transports.

Pour conclure, je voudrais réitérer mon appui pour le document *Aller sans entraves* qui se fonde sur des principes économiques sains. En faisant abstraction des détails qui peuvent être contestables, c'est le principe même de la libre concurrence qu'il est important de noter, cette idée que le transport c'est un secteur d'affaires au même titre que les autres et qu'il faut se conduire comme en affaires. Dans notre sondage d'opinions, nos membres nous ont clairement indiqué que l'ensemble des expéditeurs sont désormais de cet avis. Et je reprends: 69 p. 100 veulent mettre fin à la tarification collective par les chemins de fer et 91 p. 100 sont favorables à la libre concurrence en matière de prix et services dans le secteur du camionnage. La période de transition qui vient sera aussi difficile à traverser pour les expéditeurs que pour les transporteurs. D'autres changements seront toujours possibles.

Avant de répondre aux questions des membres du Comité, je voudrais remercier le Comité de nous avoir accordé une audience. La ligue célèbre cette année sa 70<sup>e</sup> année d'existence comme corporation et nous sommes très heureux d'avoir eu l'occasion aujourd'hui de jouer un rôle dans l'établissement des bases d'une politique du transport qui nous suivra jusqu'à notre centenaire.

**Le président intérimaire (M. Forrestall):** Je vous remercie, monsieur Long, pour votre excellent exposé. Monsieur Tobin.

**M. Tobin:** Merci beaucoup, monsieur le président. Je voudrais vous faire part de mes commentaires que la CITL avec M. Long et son personnel a fait un bon travail en étudiant tout particulièrement les questions qui font partie des attributions de ce Comité définies par le ministre et plus globalement par le document *Aller sans entraves*. Il semble qu'ils aient



[Texte]

Mr. Chairman, as an Atlantic-Canadian I was pleased to see in this paper recognition of the difficulties in certain regions of this country and the legitimate concerns arising out of this initiative in certain regions of this country.

I want to say to the CITL, as a Liberal Member of Parliament, we in the Liberal Party believe as you do, that we have moved to a point in the transportation industry where maturity—and changing times and situations south of the border—dictates that change and deregulation is necessary at this time. In fact, Ministers and previous administrations have begun this process which Mr. Mazankowski has expedited rather quickly over the last year.

But having said that, recognizing the need globally—and in particular for your constituents and your organization—to see a quick movement in this area, I have concerns about what happens in areas like north of 60. And the term “north of 60” does not satisfy me, because north of 60 does not properly represent the many areas which are in a situation akin to that you would find north of 60. There are lots of areas south of 60 which are isolated, which are really captive customers or captive shippers, and who are therefore subject to very little competition, and to the possibility of finding themselves in more difficult circumstances and with perhaps less service than is currently the case in a deregulated environment.

You make it quite clear that while your members, and in particular your Maritime members, share the concern about the role of transportation in regional economies such as the Atlantic, you believe transportation ought to complement regional development policy versus being a key in regional development policy. Is that the view of CITL? Is that the view of your Atlantic or Maritime members of CITL?

**Mr. Long:** I think definitely there are Atlantic members of the CITL who would not agree with that position. I cannot tell you right now whether the majority or the minority disagree with our position, but . . .

**Mr. Tobin:** If it is the majority?

**Mr. Long:** We put together a national survey, and admittedly many of the respondents were from central Canada, but we took a particular position on this which I think the CITL members *en masse* do support.

I would like to perhaps comment on this “north of 60”—and I completely agree with you it should not be that sole geographic designation. There are different parts of this country which are less mature and underdeveloped. But I think maturity is the key. We do have certain regions in the country which are less mature, and perhaps those areas should retain some of the vestiges of regulation. Just as the country altogether, 40 years ago, was not a mature country, and certain regulations were seen to be appropriate at the time and

[Traduction]

étudié la question à fond et qu'ils disposaient des outils nécessaires pour la faire.

• 1130

Monsieur le président, en ma qualité de Canadien des provinces Maritimes, je suis heureux de voir que dans cet exposé on reconnaît les difficultés qu'éprouvent certaines régions du pays, ainsi que les craintes justifiées qui proviennent de cette initiative prise dans des régions du Canada.

Je tiens à dire à la CITL, en tant que député libéral, que le parti libéral estime, tout comme vous, que l'industrie des transports en est rendue à un point où la maturité, l'évolution des événements et la situation au sud de la frontière, font qu'il est temps de procéder à des changements, à la déréglementation. En fait, les ministres et les administrations antérieures ont commencé ce processus que M. Mazankowski a expédié plutôt rapidement l'année dernière.

Ceci étant dit, et puisque c'est généralement reconnu, entre autres chez vos électeurs et au sein de votre organisme, il faut rapidement prendre une décision dans ce domaine; je suis préoccupé de ce qui se passe dans des régions comme celles situées au nord du 60<sup>e</sup> parallèle. L'expression «nord du 60<sup>e</sup> parallèle» ne me satisfait pas parce qu'elle n'englobe pas toutes les régions qui sont dans la même situation que celles situées au nord du 60<sup>e</sup> parallèle. Beaucoup de régions situées au sud du 60<sup>e</sup> parallèle sont isolées, et constituent vraiment des clients ou des fournisseurs captifs, qui entrent peu en concurrence et qui peuvent éprouver plus de difficultés et avoir moins de services que les régions où la déréglementation existe.

Vous avez clairement indiqué, à l'instar de vos députés, surtout ceux des provinces Maritimes qui se montrent préoccupés du rôle du transport au niveau de l'économie des régions comme celle des Maritimes, que vous estimez que le transport devait appuyer la politique de développement régional et être un élément clé de cette politique. Est-ce l'opinion de la CITL? Les députés des provinces Maritimes qui font partie de la CITL pensent-ils ainsi?

**M. Long:** Je pense vraiment que des députés des provinces Maritimes qui font partie de la CITL ne partagent pas cette opinion. Pour le moment, je ne peux vous dire si c'est la majorité ou la minorité qui est en désaccord, mais . . .

**M. Tobin:** Si c'est la majorité?

**M. Long:** Nous avons mené une enquête à l'échelle nationale, et je dois avouer qu'un grand nombre des répondants provenait du centre du Canada, mais nous avons adopté une position particulière à ce sujet et je crois que les membres de la CITL l'appuient.

J'aimerais discuter de cette expression «au nord du 60<sup>e</sup> parallèle»—je suis entièrement d'accord avec vous, nous ne devrions pas nous en tenir à cette seule région géographique. Diverses parties de ce pays n'ont pas encore atteint leur plein développement et sont sous-développées. J'estime que la clé est le plein développement. Certaines régions du pays sont moins développées et peut-être devraient-elles conserver certains des règlements. Dans son ensemble, notre pays il y a 40 ans n'avait pas atteint son plein développement et on a pensé que certains

## [Text]

were in fact put in place. But generally speaking, the country has come to a mature state and perhaps it is time for loosening some of the fetters of regulation.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, the witness has said he could appreciate that in some of the country there may be a legitimate need and a case can be made for retaining some of the vestiges of regulation. It is a very important statement to have made. I can tell you from the point of view of Atlantic Canada nobody in Atlantic Canada is suggesting we ought to keep in place a system which gives us some sense of security today, to the detriment of the rest of the country, not at all. We believe we have to move forward. We also believe we ought not to move forward in a way which satisfies the concerns of the manufacturing belt along the U.S. border and completely disavows the realities of life in Atlantic Canada.

I want to move to the question of foreign control of Canadian transportation companies. I believe you were in the room a few minutes ago when I asked the CMA—and made reference to comments by both Claude Taylor and the Canadian Trucking Association—their concerns regarding the possibility of foreign control.

• 1135

I asked specifically whether or not the current Investment Canada Act is strong enough to meet that concern, given that we were in a deregulation exercise in so far as transportation is concerned but it was not a public exercise when Investment Canada was put through the House, given that you recognize in your document that there is going to be job loss, given that you express a concern about the \$20-million threshold level as perhaps being too high in the case of certain regional economies, the trucking industry, where \$10 million can create a monopoly in a particular region, are you satisfied?

You say perhaps we ought to do a three- to five-year test period to see what happens and then come back and look again. I suggest to you, sir, in three to five years, bearing in mind that the United States have already gone through the growing pains or the transition pains, bearing in mind that they have gotten on their feet again, that the kind of equilibrium or upsetting of the existing structures has already happened south of the border and we are going not quite to have our feet for three to five years, that this is the crucial period, this is the critical three to five years as we pass this legislation, as we begin to adapt in Canada, and that is the time when we are going to be most exposed. Personally, I would say we should do it the other way around: we put something in place for three to five years and after some new equilibrium has been established we look at getting rid of it.

Why are you putting forward this notion that, while you are concerned about thresholds on \$20 million, other than that let us let things lie for three to five years? Do you believe the current Investment Canada Act is strong enough to give some protection to Canadian industry from foreign take-over?

**Mr. Long:** I think it is, and I think what we are talking about here is . . .

## [Translation]

règlements, à cette époque, étaient nécessaires et on les a adoptés. En général, cependant, le Canada a atteint une certaine maturité et il est peut être temps de briser des chaînes.

**M. Tobin:** Monsieur le président, le témoin a déclaré qu'il comprenait que dans certaines parties du pays il était justifié de conserver certains vestiges des règlements, et qu'on pouvait le faire. C'est très important de l'avoir dit. Je peux affirmer que du point de vue d'un Canadien des provinces Maritimes, personne là-bas ne veut garder en place un système qui nous procure aujourd'hui un certain sentiment de sécurité au détriment du reste du pays. Nous estimons qu'il faut aller de l'avant. Nous pensons également que nous ne devons pas progresser dans un sens où seules les entreprises situées le long de la frontière américaine y trouveront intérêt au détriment des provinces Maritimes du Canada.

J'aimerais qu'on discute de la question des sociétés de transport canadiennes sous contrôle étranger. Je crois que vous étiez dans la pièce il y a quelques instants lorsque j'ai demandé l'AMC—et mentionné les remarques de Claude Taylor et de l'Association canadienne du camionnage—theurs préoccupations relatives au contrôle étranger.

J'ai demandé si l'actuelle Loi sur Investissement Canada est suffisamment solide pour permettre de répondre à ce besoin, étant donné qu'il était fortement question à l'époque de la déréglementation de transport, mais il ne s'agissait pas d'un exercice public lorsque Investissement Canada a été adopté à la Chambre; vous reconnaissez dans votre document qu'il y aura des pertes d'emploi; vous pensez que le seuil de 20 millions est peut-être trop élevé dans le cas de certaines économies régionales, l'industrie du camionnage, où la somme de 10 millions peut créer un monopole dans certaines régions; cela vous satisfait-il?

Vous affirmez que nous devrions peut-être prévoir une période d'essai de trois à cinq ans pour voir comment les choses évolueront et faire ensuite un bilan. Je suggère une période de trois à cinq ans, compte tenu du fait que les États-Unis ont déjà surmonté la phase douloureuse de la transition, étant donné qu'ils sont retombés sur leurs pieds, qu'il s'est déjà produit un équilibre ou un bouleversement des structures existantes au sud de nos frontières et que nous allons traverser une période d'incertitude pendant trois à cinq ans, que c'est là la période critique qui suivra l'adoption de cette législation, que cela correspond à une période d'adaptation où nous serons le plus vulnérables. Personnellement, j'ai l'impression que nous devrions procéder autrement: nous adoptons une mesure pendant trois à cinq ans et après qu'un nouvel équilibre quelconque a été instauré, nous songeons à tout défaire.

Pourquoi avancez-vous cette notion que, bien que vous soyez inquiet au sujet des seuils de 20 millions de dollars, on devrait en dehors de cela mettre les choses en veilleuse pendant trois à cinq ans? Croyez-vous que l'actuelle Loi sur Investissement Canada soit suffisamment solide pour protéger l'industrie canadienne d'une main-mise étrangère?

**M. Long:** Je pense que si, et je considère que ce dont il est question ici . . .

[Texte]

**Mr. Tobin:** Why do you think it is?

**Mr. Long:** The act itself? Well, I think it provides really enough flexibility here. I think the basic position of the CITL is again that the primary and secondary manufacturing base is essentially the key. I think that really we would open up a fair amount of foreign investment, particularly with respect to highway carriers, but we have to be assured—and maybe this is really the point—that those foreign opportunities would set up an operation in Canada, that they would employ Canadians. We have come out of the 1960s and the 1970s where the economy was booming and where we could entertain . . .

**Mr. Tobin:** But how do we ensure that those foreign concerns would set up an operation in Canada and employ Canadians? Why would they not just set up their operation south of the border and do business in Canada?

**Mr. Long:** That could be possible. I think there would have . . .

**Mr. Tobin:** So how are we going to make sure it does not happen?

**Mr. Long:** I think we would have to put in appropriate safeguards to ensure that they did that.

**Mr. Tobin:** Then you are agreeing that we do have to put something in the new National Transportation Act, since it is not contained in the Investment Canada Act, that would insure that we did not get service just south of the border—lose Canadian jobs, retain some service, which would make you happy, but the net result in terms of jobs is a job loss that is not replaced?

**Mr. Long:** That is right. I still think, though, to precede that, it is important that there is a lot of competition out there . . .

**Mr. Tobin:** Yes.

**Mr. Long:**—and if we do have examples where domestically we are not being well served competitively then we have to entertain the possibility of other institutions coming in and serving.

**Mr. Tobin:** I would agree that we do not want to put handcuffs on competition to prevent or give people a sense of security that they can operate in any way at all and there is no problem because they are protected, but am I hearing you saying now in this discussion, slightly different from what you say in your proposal, that we have to look at some kind of, not handcuffs, but some kind of safeguards, if that is possible, that are not prohibitive to real competition?

**Mr. Long:** It is definitely the position of the league, particularly with respect to trucking, if we allow foreign investment and foreign carriers to come in—and there are some already, by the way . . .

[Traduction]

**M. Tobin:** Pourquoi pensez-vous cela?

**M. Long:** La loi elle-même? Eh bien, j'estime qu'elle est vraiment suffisamment souple ici. Je pense que selon la Ligue canadienne des transports industriels, c'est encore le secteur manufacturier primaire et secondaire qui joue le rôle clé. Je pense que nous devrions vraiment ouvrir passablement nos portes à des investisseurs étrangers, surtout en ce qui concerne le transport routier, mais nous devons avoir l'assurance—et c'est sans doute vraiment là la question—que ces investisseurs étrangers monteraient un commerce au Canada, qu'il embaucherait des Canadiens. Elles sont terminées les années 60 et 70 où l'économie était en plein essor et où nous pouvions nous permettre . . .

**M. Tobin:** Mais comment faire en sorte que ces investisseurs étrangers montent un commerce au Canada et recrutent des Canadiens? Pourquoi ne s'installeraient-ils pas simplement au sud de la frontière tout en faisant des affaires au Canada?

**M. Long:** C'est une possibilité. Je pense qu'ils auraient . . .

**M. Tobin:** Comment allons-nous faire pour que cela ne se produise pas?

**M. Long:** Je pense que nous devons prévoir suffisamment de garde-fous.

**M. Tobin:** Ainsi, vous conviendrez avec moi que nous devons intégrer des clauses dans la nouvelle Loi nationale sur les transports étant donné que la Loi sur Investissement Canada n'en prévoit aucune, qui garantiraient que nous n'obtenions pas des services simplement au sud de la frontière—autrement dit, que nous perdions des possibilités d'emploi au Canada, que nous conservions une partie des services, ce qui vous contenterait, mais ce qui, en dernière analyse, se traduirait par une perte d'emplois qui ne seront pas remplacés.

**M. Long:** C'est exact. Je pense malgré tout qu'il est important qu'il y ait beaucoup de concurrence . . .

**M. Tobin:** Oui.

**M. Long:** Et si nous avons des exemples où où nos intérêts ne sont pas bien servis à l'intérieur du pays, nous devons envisager la possibilité que d'autres établissements viennent combler ce besoin.

**M. Tobin:** Je suis d'accord que nous ne paralysions pas la concurrence pour donner l'assurance qu'elle peut agir librement, bénéficiant de toute manière d'une protection, mais si je me fie aux propos que vous tenez au cours de cette discussion, il me semble que vous tenez un discours quelque peu différent de celui que vous tenez dans votre proposition, à savoir que nous devons envisager l'adoption d'une forme quelconque de garde-fous, si cela est possible, qui ne fassent pas obstacle à la véritable concurrence?

**M. Long:** C'est exactement le point de vue de la Ligue, surtout en ce qui concerne le camionnage, si nous ouvrons nos portes aux investisseurs étrangers et aux transporteurs étrangers—au fait, il en existe déjà quelques-uns.



[Text]

**Mr. Tobin:** Yes.

**Mr. Long:** —that definitely we would have to be assured that they are setting up shop in Canada.

**Mr. Tobin:** You see, Mr. Long, there are people who would argue on the free trade side, people like you who are in business in Canada, that we ought to put everything on the table and open the borders 100%—and maybe you agree; I do not know—because maybe we can induce them to come and do their business on this side of the border, maybe not. I would hope that the same kind of concerns that you have about a free trade package that put everything on the table would be reflected in your views about the Canadian transportation industry.

I want to ask you specifically on the \$20-million threshold for review of acquisitions, mergers. You indicate that is too high, and I think you are right. Perhaps it is better not to have any threshold at all so at least we are reviewing everything on a case-by-case basis. But you make that comment in what you call the light of the United States experience of trucking take-overs. What has the United States experience been with trucking take-overs?

• 1140

**Mr. Long:** I do not recall making that point in the brief. I think the one point we would basically assert here—and we do not have a position on whether it is 20 or 15 specifically; we said 20 was too high—is that I think, whatever is developed, there has to be an escalation factor in there somewhere that would change that level over time.

**Mr. Tobin:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Tobin. Mr. Angus.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. Welcome, gentlemen.

I want to start by dealing with the survey that you quote a couple of times in your presentation. The way the answers are put tends, at least from my point of view, to look like motherhood. I would suspect that if you asked your members if they were interested in free enterprise, you would get a very large response that would say yes, even though free enterprise does not exist today and has not for many years.

Would you be prepared to submit to the committee a copy of the actual questions asked and any supporting material that went out to your members so that we can see what their mind-set was at the time they were responding?

**Mr. Long:** By all means, we would make that available to you. Very briefly, I think there are about four or five sections within the survey and they were preceded by an explanatory statement about each of the issues. Certainly, these were responded to by well informed transportation people across Canada.

**Mr. R.T. Beckwith (Chairman of the Board, Canadian Industrial Transportation League):** We might add that similar

[Translation]

**M. Tobin:** Oui.

**M. Long:** Il faut effectivement que nous obtenions l'assurance qu'ils s'installent au Canada.

**M. Tobin:** Voyez-vous, monsieur Long, certains militeraient en faveur du libre-échange, des gens comme vous qui faites affaire au Canada, estiment que nous devrions ouvrir nos frontières à 100 p. 100—et peut-être abondez-vous dans leur sens, je ne le sais pas—puisque ce serait une façon d'inciter les étrangers à venir s'installer de ce côté de la frontière. J'espère que les mêmes préoccupations que vous avez au sujet du libre-échange se refléteraient dans vos idées sur l'industrie canadienne du transport.

J'aimerais vous interroger précisément sur la question du seuil de 20 millions de dollars. Selon vous, ce seuil est trop élevé, et je pense que vous avez raison. Peut-être est-il préférable de n'avoir aucun seuil de façon à ce qu'au moins tous les cas soient étudiés individuellement. Mais votre déclaration repose sur l'expérience de la prise de contrôle de l'industrie du camionnage aux États-Unis. Quand est-il au juste de cette expérience?

**M. Long:** Je ne me souviens pas d'avoir fait valoir ce point dans l'exposé. Je pense que l'un des points que nous devons faire ressortir ici—et nous ne savons au juste si le seuil est de 20 ou 15; nous avons affirmé que 20 était trop élevé—c'est que selon moi, quelle que soit la formule retenue, il doit y avoir un facteur d'indexation quelque part qui changerait ce niveau avec le temps.

**M. Tobin:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Tobin. Monsieur Angus.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. Messieurs, je vous souhaite la bienvenue.

J'aimerais commencer par faire allusion à l'enquête que vous citez à quelques reprises dans votre exposé. Les réponses dont fait état l'enquête me font penser aux réponses faites aux questions posées sur la maternité. En effet, j'imagine que si vous demandiez à vos membres s'ils s'intéressent à la libre entreprise, un grand nombre répondrait par l'affirmative, bien que la libre entreprise n'existe pas de nos jours et n'a pas existé pendant bien des années.

Seriez-vous disposés à remettre au Comité un double des questions effectivement posées et tout document d'accompagnement qui a été adressé à vos membres pour qu'on puisse déterminer dans quel état d'esprit ils se trouvaient au moment où ils ont répondu au questionnaire?

**M. Long:** Nous ferons de notre mieux pour vous le remettre. Très brièvement, je pense que l'enquête se divise en quatre ou cinq parties qui sont précédées d'une note explicative au sujet de chacune des questions traitées. Les répondants étaient de gens bien informés, oeuvrant dans le transport, d'un bout à l'autre du Canada.

**M. R.T. Beckwith (président du conseil, Ligue canadienne des transports industriels):** Nous pourrions ajouter que des

*[Texte]*

surveys taken three years ago came up with different responses. The shipping population is changing in their ideas.

**Mr. Angus:** Then would it be fair to ask for the previous survey in terms of the information received and what went out?

**Mr. Beckwith:** We would have to look at that and see . . .

**Mr. Tobin:** Okay, and see if it is available.

**Mr. Beckwith:** It is a number of different surveys. Traditionally, until about two or three years ago, the CITL was pro-regulation, and our membership have changed their opinions in the last two years considerably. What I am talking about is a number of different surveys that we took previously.

**Mr. Long:** I think the one point we should make there, too, is that they are not totally identical. The recent one was more comprehensive and the response rate was higher, too. But we will see what we can do there.

**Mr. Angus:** Thank you. One of the final comments you made in your verbal presentation was:

The transitionary period will be as difficult for shippers as for carriers but there is always opportunity in change.

What kind of difficulty do you foresee for both the shippers and the carriers?

**Mr. Long:** Speaking on behalf of the shippers, I think business is going to be done totally differently than it has been in the past. When you look at a world of regulation that . . . many compartments, that establishes rates, where you can certainly go to a book or tariff to find out what the rate is between A and B, I think new skills start to come to the fore for the new transportation manager. He is going to have to operate like anybody else within the business environment. He is going to have to develop better negotiating skills. He is going to have to know a bit more about financing to make decisions on private truck versus own fleet. I think primarily it is a real bonus, essentially, to the transportation people that it will be treated like every other part of the business.

For carriers, I think I would let them speak for themselves. I think this committee has certainly had an opportunity to speak to those members, and I am sure they have seen a lot of hardships down the road.

I guess deregulation breeds new technological developments, and when you have that, you start getting a bit of chaos, admittedly. All the old systems and compartments start breaking down, and you have to be much more flexible and adaptable in this new environment.

*[Traduction]*

enquêtes semblables menées il y a trois ans ont donné de résultats très différents. On assiste à une évolution de la mentalité des expéditeurs.

**M. Angus:** Ainsi, serait-il exagéré de demander à voir la précédente enquête pour savoir quelle a été l'information reçue et ce qui en est sorti?

**M. Beckwith:** Nous devons nous pencher là-dessus . . .

**M. Tobin:** Très bien, et voir si nous pouvons nous procurer cela.

**M. Beckwith:** Il s'agit d'un certain nombre d'enquêtes différentes. Traditionnellement, jusqu'à il y a deux ou trois ans, la Ligue était en faveur de la réglementation, et ses membres ont considérablement révisé leur opinion au cours des deux dernières années. Je parle ici d'un certain nombre d'enquêtes que nous avons déjà menées.

**M. Long:** Je pense qu'il ne faudrait pas oublier de mentionner qu'elles ne sont pas toutes entièrement identiques. La plus récente était plus complète et le taux de réponse était plus élevé. Mais nous verrons ce que nous pouvons faire de ce côté-là.

**M. Angus:** Merci. Une des dernières observations que vous ayez faites dans votre exposé oral était la suivante:

La période de transition sera aussi difficile pour le transport maritime que pour le transport routier, mais il y a toujours des possibilités de changement. Quel genre de difficultés entrevoiez-vous pour le transport maritime et le transport routier?

Quel genre de difficulté entrevoiez-vous pour le transport maritime et le transport routier?

**M. Long:** Si je parle au nom du secteur du transport maritime, je pense que les choses seront administrées de façon totalement différente de ce qu'elles ont été dans le passé. Lorsque vous jetez un coup d'oeil sur l'univers de la réglementation qui . . . de nombreux compartiments, qui fixe des taux, où vous pouvez certainement consulter un livre ou un tarif pour déterminer quel est le prix entre A et B, je pense que le nouveau gestionnaire des transports devra posséder de nouvelles aptitudes. Il devra fonctionner comme n'importe qui du milieu des affaires. Il devra acquérir de meilleures aptitudes à la négociation. Il devra en connaître davantage au sujet du financement pour prendre des décisions sur le recours à une société de camionnage privée par opposition au recours au transport maritime. Je pense que pour les gens qui travaillent dans le transport, c'est essentiellement une bonne chose que ce secteur soit traité comme n'importe quelle entreprise.

Pour ce qui est des transporteurs, j'aimerais qu'ils s'expriment eux-mêmes sur la question. Je pense que ce Comité a eu l'occasion de parler à ses membres, et je suis certain qu'ils ont été confrontés à énormément de problèmes en cours de route.

Je suppose que la déréglementation donne lieu à de nouveaux progrès technologiques, et à partir de ce moment, les choses commencent à se compliquer. Tous les anciens systèmes et compartiments commencent à ne plus être valables, et vous devez faire preuve de beaucoup plus de souplesse et de facultés d'adaptation dans ce nouveau milieu.

*[Text]*

**Mr. Angus:** Do you foresee the transportation purchasers, because of this new complexity, having actually to increase staff at the traffic manager level because they do not have a book to look at any more? In effect, your cost is going to go up in the administrative side.

**Mr. Long:** I do not see that. Are you saying shippers may have to increase their traffic departments?

**Mr. Angus:** Yes.

• 1145

**Mr. Long:** No, I really do not think so. I think there has been a continuing trend over the last 5 to 10 years, as there has in other parts of the business, to down-size. I do not think the trend is going to be reversed on any account. I think traffic people basically will just have to become more skilled and do more with perhaps less time.

**Mr. Angus:** The reality is that if you are into negotiations, as opposed to a standard rate, it is going to take time and it will have an impact on the efficiency of the traffic operation.

**Mr. Long:** There is a trade-off here. Basically, the clerical people will have to continually get up to speed and up-to-date with rates, and these will be traded off with different kinds of people who are better at negotiating. I definitely would not say there is going to be an increase, but there will be some trade-offs there.

**Mr. Angus:** Tied into the whole question of rate-setting, we heard from the Canadian Trucking Association this week. For the smaller communities that cannot stand on their own because of the volume of goods going in or coming out, while the association did not foresee a reduction in service, it did foresee an increase in cost to those communities.

What kind of impact will it have on your members, in terms of their ability to sell their products in the non-golden-horseshoe areas of this country?

**Mr. Long:** We have both large, medium and small shippers within our ranks. To be very frank, I think a lot of the elements of de-regulation are seen to be advantageous to large shippers and medium shippers who have great volumes. In the short term, the smaller shippers may pay some higher rates.

I think you should keep in mind that the world changes under de-regulation. One thing happening in the United States has been an onslaught of brokers. A thousand new brokers have been created, according to some studies in the United States. These people are there to put together small shipments, to consolidate them and perhaps to give the smaller shipper a better break than he had before. I think there are certain advantages.

*[Translation]*

**M. Angus:** Pensez-vous que les acquéreurs de véhicules de transport devront, en raison de cette nouvelle complexité, augmenter effectivement leur personnel au niveau de la gestion du trafic étant donné qu'ils n'ont plus un livre à consulter? En effet, les frais administratifs sont appelés à augmenter.

**M. Long:** Ce n'est pas ainsi que je vois les choses. Que les expéditeurs devront peut-être augmenter leurs services de gestion du trafic?

**M. Angus:** Oui.

**M. Long:** Non, je ne le pense vraiment pas. A mon avis, il y a eu une tendance continue au cours des cinq à dix dernières années, comme dans d'autres secteurs de l'industrie. Je ne pense pas que la tendance s'inverse pour une raison ou une autre. Je pense que les gens qui s'occupent du trafic auront tout simplement besoin d'acquiescer davantage d'aptitudes et sans doute d'accomplir davantage, sans doute avec moins de temps.

**M. Angus:** Le fait est que si vous poursuivez des négociations, au lieu d'imposer un taux standard, cela va prendre du temps et aura un impact sur l'efficacité du trafic.

**M. Long:** Il y a là un échange. En substance, les employés de bureau devront continuellement se tenir au courant des taux et ils seront remplacés par les gens qui sont plus habiles en matière de négociation. Je ne dirai pas qu'il y aura une augmentation, par contre, il y aura quelques échanges.

**M. Angus:** À propos de toute la question de la fixation des taux, nous avons entendu parler cette semaine de l'Association canadienne du camionnage. Pour les collectivités qui ne peuvent se suffire à elles-mêmes en raison du volume de marchandises qui entrent ou qui sortent, alors que l'Association n'envisageait pas de réduction des services, elle prévoyait par contre une augmentation de coût pour ces collectivités.

Quel genre de répercussions cela aura-t-il sur vos membres, dans les régions éloignées de ce pays?

**M. Long:** Nous avons parmi nos membres des expéditeurs de grande taille, de taille moyenne et de petite taille. Pour être très honnête, je pense que beaucoup d'éléments de la déréglementation sont perçus comme profitables aux expéditeurs de grande taille et de taille moyenne qui transportent des volumes énormes. À court terme, les expéditeurs de petite taille devront peut-être payer des taux plus élevés.

Je pense que vous ne devriez pas perdre de vue que la situation change avec la déréglementation. Un phénomène qui a été observé aux États-Unis a été une prolifération de courtiers. En effet, selon certaines études réalisées aux États-Unis, mille nouveaux courtiers ont vu le jour. Ces personnes sont là pour s'occuper de petites expéditions, pour les grouper et peut-être pour offrir aux petits expéditeurs de meilleures possibilités qu'auparavant. Je pense qu'il y a certains avantages.



## [Texte]

The other thing I would mention is technology. It may not happen immediately but, over time, technological development in a de-regulated environment could encourage new service providers to enter the market. I think there is a lot of opportunity, for example, on an inter-city basis, to look at the low load factors of bus travel. Some of it could be combined with the movement of goods. For example, Greyhound is changing its whole business strategy at this point and is looking more at the freight business than it ever has in the past. This is what happens in de-regulation. You get different players and different businesses shaping up under less regulation.

**Mr. Angus:** You were here, I believe, for most of the session with the CMA this morning. We got into a discussion about equipment that was owned, leased, or operated by the manufacturer. The question was put in the context of whether there is going to be a shift from for-hire carriage to that owned, operated or leased by—I would assume—a lot of your members.

Do you foresee a shift as a result of de-regulation, particularly in terms of the back-haul?

**Mr. Long:** I think there certainly has been an ongoing shift, particularly from for-hire carriage to private trucking. We also cannot say how many of our members use private trucking, but a fair number do. It is hard to say. I think, as posited earlier, that many shippers have decided to use private trucking, because the rates were too high and the service was not good with the for-hire carriage, for example. I am just really surmising here, but perhaps de-regulation will cause some people to move back to for-hire trucking when there are more players involved and perhaps more service offerings than were there in a regulated environment.

**Mr. Angus:** Surely there will be some who will take advantage of the relaxed entry requirements and begin to compete with the common carriers for those back-hauls. Perhaps this will be a positive thing for your members, either those who own their own fleets or who avail themselves of the new back-haul. Would you agree that there will be a negative impact on that scenario, on the common carriers?

**Mr. Long:** There could possibly be an impact. I think I would agree with that. Once you get out of deregulation, it becomes very difficult to define who the service players are. You get new entrants into business to serve particular needs. A trucking company could almost take on the aspects of a shipper and vice versa. Shippers can get more into moving goods as a carrier. There will be certain changes occurring under a deregulated scenario.

## [Traduction]

L'autre point que j'aimerais signaler est la technologie. Cela pourrait ne pas se produire immédiatement mais, avec le temps, les progrès technologiques dans un milieu de déréglementation pourraient inciter de nouveaux services à pénétrer sur le marché. Je pense qu'il y a des possibilités énormes, par exemple d'une ville à l'autre, du côté du transport par autobus. Ce mode de transport pourrait être utilisé en partie pour le déplacement des marchandises. Par exemple, la société Greyhound est en train de changer toute sa stratégie commerciale et songe plus que jamais à la question du fret. C'est ce qui se produit avec la déréglementation. Il y a différents intervenants et différentes entreprises qui prennent du poil de la bête parce qu'il y a moins de réglementation.

**M. Angus:** Vous étiez là je suppose pour la majeure partie de la séance avec l'A.M.C. ce matin. Nous avons amorcé un débat au sujet de l'équipement que possédait, louait ou manipulait le fabricant. La question qui a été posée était de savoir si l'on préférerait l'équipement que possède, manipule ou loue à bail une bonne partie de vos membres au matériel loué.

Prévoyez-vous un changement à la suite de la déréglementation, surtout pour ce qui est du camionnage?

**M. Long:** je pense qu'il y a certainement eu une modification permanente, surtout lorsqu'on a choisi d'opter pour les sociétés de camionnage privées de préférence aux véhicules à louer. En outre, nous ne pouvons indiquer quel est le nombre de nos membres qui utilisent les sociétés de camionnage privées, mais ce n'est certainement pas un nombre négligeable. C'est difficile à dire. Je pense, comme nous l'avons supposé plus tôt, que bon nombre des expéditeurs ont choisi de recourir à des sociétés de camionnage privées, puisque les taux étaient trop élevés et que le service n'était pas assez bon dans le cas des véhicules à louer, par exemple. Je ne me livre ici qu'à des spéculations, mais il est possible que la déréglementation amène certains à opter de nouveau pour le camionnage à louer lorsqu'il y a davantage de parties en jeu et peut-être plus de services à offrir que ce n'était le cas dans un milieu réglementé.

**M. Angus:** Sans doute y aura-t-il certains qui tireront profit de la souplesse des exigences d'admission et commenceront à faire concurrence aux transporteurs actuels. Peut-être cela sera-t-il avantageux pour vos membres, tant ceux qui sont propriétaires de leur propre parc ou encore ceux qui se prévalent du nouveau mode de transport. Seriez-vous d'accord que ce scénario aura un effet négatif sur les transporteurs ordinaires?

**M. Long:** Oui, il pourrait y avoir un impact. Je pense pouvoir en convenir. Quand on sort de la déréglementation, il devient très difficile de déterminer qui sont les acteurs sur la scène des services. De nouveaux venus font leur apparition dans le monde des affaires pour répondre à des besoins déterminés. Une compagnie de camionnage pourrait à la limite prendre l'aspect d'un expéditeur, et vice-versa. Quant aux expéditeurs, ils pourraient pénétrer davantage le marché du transport des marchandises et agir en qualité de transporteurs.

[Text]

**Mr. Beckwith:** There is some of that today, of course. You have people like McCain who have started up Day and Ross Ltd. and Irving who has started up Midland and so on. It happens whether you are in a regulated or deregulated era.

**Mr. Angus:** On Page 12 of today's statement—I keep referring to it as today's statement because we have had three different documents now and tend to jump back and forth between them—you say:

We believe that the issues of vertical integration and horizontal integration have not yet been adequately covered and must be addressed.

You infer that in terms of the public sector, for example, the Crown corporations, there is some unfairness in vertical integration. The examples you have just mentioned in terms of the private sector vertically integrating to provide a total component from production—I guess in some cases it is harvesting—right through to delivery... Do you think the vertical integration in the private sector must also be examined?

**Mr. Long:** I think it should and I think it is fair to say that CITL itself has not taken a position on that. We have not gone to our members. Just to make sure that the whole argument is complete, I think what you have to do is not just focus on whether or not CN should be involved in trucking, which is an important issue in itself, but whether or not the whole structure should be there—whether or not CP should be allowed to own hotels or whether they should be allowed to own, vertically, other transportation entities. It is all under the guise of a level playing field and fair competition. All of those aspects have to be looked at in detail.

**Mr. Angus:** In terms of your understanding of the American situation and depending on who we hear from that it is good or bad...

I think you say in your brief that it is your understanding that there are actually more jobs now in the United States as a result of deregulation. Are those additional jobs in the transportation industry? Secondly, what is the level of compensation for the people in those jobs compared to the pre-deregulation environment?

**Mr. Long:** I certainly do not have the answer to the last question, but there have been a number of studies done in the United States. I guess the first study was really launched by the Teamsters. That particular report has been refuted, I guess, by at least two others. If you will bear with me for a moment here I will come up with it.

In the Teamster report, they suggested that there were 700 bankruptcies, or something to that effect. This was reduced by a report done by the U.S. General Accounting Office on June

[Translation]

La déréglementation ne se fera pas sans apporter des changements.

**Mr. Beckwith:** On assiste à ce genre de choses aujourd'hui, il va sans dire. Ainsi, McCain a lancé Day and Ross Ltd., et Irving a donné naissance à Midland, etc. Ce genre de choses se produit de toute façon, réglementation ou déréglementation.

**Mr. Angus:** À la page 12 de la déclaration d'aujourd'hui—je continue d'utiliser le mot déclaration pour désigner ce document, parce que nous avons maintenant entre les mains trois documents différents et que nous passons notre temps à passer de l'un à l'autre—vous dites:

Nous estimons qu'aucune solution satisfaisante n'a été trouvée relativement aux questions de l'intégration verticale et de l'intégration horizontale et que ces questions nécessitent d'être examinées plus à fond.

Vous laissez entendre que dans le secteur public, en ce qui a trait aux sociétés de la Couronne par exemple, l'intégration verticale comporte certaines injustices. Les exemples que vous venez de nous donner d'intégration verticale dans le secteur privé en vue de réunir toutes les composantes, depuis la production—la moisson, je suppose dans certains cas—jusqu'à l'étape de la livraison... Selon vous, l'intégration verticale dans le secteur privé doit-elle aussi faire l'objet d'un examen?

**Mr. Long:** À mon avis, oui, et je pense pouvoir affirmer que la Ligue canadienne des transports industriels elle-même ne s'est pas prononcée sur cette question. Nous n'avons pas consulté nos membres. Juste pour m'assurer que nous avons envisagé la question sous tous les angles, j'ajouterais que vous n'avez pas seulement à déterminer si oui ou non le CN devrait entreprendre des activités de camionnage, ce qui est en soi une question importante, mais aussi à vous interroger sur la pertinence de la structure dans son ensemble—et à déterminer si oui ou non le CP devrait être autorisé à posséder des hôtels ou encore à intégrer verticalement d'autres sociétés de transport. Il s'agit, somme toute, de donner des chances égales à tous et de permettre une concurrence honnête. Tous ces aspects doivent être examinés en détail.

**Mr. Angus:** D'après ce que vous savez de la situation aux États-Unis et selon l'interlocuteur qui nous dit que c'est bien ou mal...

Je crois que vous dites dans votre mémoire qu'il y a maintenant, selon vous, plus d'emplois aux États-Unis qu'il y en avait avant la déréglementation. S'agit-il d'emplois additionnels dans l'industrie des transports? Ensuite, comment la rémunération des personnes qui occupent ces emplois se compare-t-elle aux salaires qui étaient versés pour des emplois semblables avant la déréglementation.

**Mr. Long:** Je n'ai pas la réponse à votre question, il va sans dire, mais je sais que des études ont été faites aux États-Unis. Je pense que ce sont les camionneurs qui ont lancé la première de ces études. Le rapport qui en a résulté a été réfuté, je crois, par au moins deux autres rapports. Si vous voulez me donner un moment, je vais vous donner plus de précisions.

Dans le rapport des camionneurs, on mentionne quelque 700 cas de faillites. Un rapport du U.S. General Accounting Office en date du 11 juin 1982 avançait un chiffre moins élevé, soit 50

[Texte]

11, 1982, which suggested that there were only 50 bankruptcies. The methodological fallacy in the Teamster report was that they took a one day to a three year layoff as meaning unemployment. If somebody was laid off for a day or two, that would seem to be a representation of unemployment.

I think there have been other studies done. Another one, *The Effects of Economic Conditions and Regulation Changes Upon Motor Carrier Tonnage and Revenues*, was done by the University of Wisconsin and has show that essentially the recession was the major cause of many of the negative impacts on employment and bankruptcies.

**Mr. Angus:** Do you have copies of those reports in your possession?

**Mr. Long:** I do not, but we could endeavour to make them available to this committee.

**Mr. Angus:** I think that would be most helpful. It would save us searching around for another source.

Just let me make one point and then I will pass it back, Mr. Chairman.

**The Chairman:** This is your last question because you are very much overdue.

• 1155

**Mr. Angus:** The thing we have to look at is not only the effect on employment but the effect on the stability of employment. It may be that a whole bunch of new people got jobs while a whole bunch of other people lose their jobs, and that is not exactly, I think, what our intentions are in terms of this country. We want to enhance employment, not just shift around.

Secondly, we have to consider the amounts paid to those employees, because obviously if rates are going to be cut, one of the areas pressure will be put on is the workers, be they unionized or not. I think we have to have a very hard look at that kind of thing, and its impact.

**Mr. Long:** I would completely agree with you and I wish that information were available. I think ideally one would want to see—those who support elements of deregulations admittedly—if the United States' experience, if relevant, showed there had been a productivity increase, that any jobs that have been lost within the transport sector have been picked up, and picked up again within the primary and secondary manufacturing base. But that information, to my knowledge, is not available.

**Mr. Angus:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Angus.

Before calling on Mr. Reid, Mr. Tobin received an answer, Mr. Long, that I think you gave—it diverted his thrust and he

[Traduction]

faillites seulement. Le rapport des camionneurs reposait sur une méthodologie fallacieuse, puisqu'un congé d'une journée à trois ans était considéré comme une période de chômage. Si un travailleur était congédié pour une journée ou deux, on le comptait comme chômeur.

Je crois que d'autres études ont été faites. Il y a eu cette étude intitulée *The effects of Economic Conditions an Regulation Changes Upon Motor Carrier Tonnage and Revenues*, effectué par l'université du Wisconsin et dans laquelle il était établi que la récession était, tout compte fait la principale cause d'une grande partie de l'impact négatif, et donc du chômage et des faillites enregistrés.

**M. Angus:** Avez-vous des copies de ces rapports en votre possession?

**M. Long:** Non mais je peux essayer d'en avoir pour le Comité.

**M. Angus:** Ces rapports nous seraient très utiles, je crois. Ils nous éviteraient d'avoir à chercher des informations ailleurs.

Permettez moi une autre précision, après quoi je pourrai laisser la parole à quelqu'un d'autre, monsieur le président.

**Le président:** Ce sera votre dernière question, parce que vous avez déjà dépassé largement le temps qui vous était alloué.

**M. Angus:** Il ne s'agit pas seulement pour nous de considérer l'impact sous l'angle du chômage, mais aussi sous l'angle de la stabilité de l'emploi. L'effet constaté tient peut-être au fait que des personnes ont obtenu un emploi, pendant que d'autres perdaient le leur. Tel n'est pas exactement, à mon sens, l'effet que nous souhaitons obtenir ici. Nous voulons promouvoir l'emploi, et pas seulement changer des pions de place sur l'échiquier.

Ensuite, nous devons prendre en considération les salaires versés à ces employés, car si on coupe les salaires, il nous faudra alors subir la pression des travailleurs, qu'ils soient syndiqués ou non. Je pense qu'il nous faut considérer très fortement ce genre de choses et leur impact.

**M. Long:** Je suis tout à fait d'accord avec vous et je voudrais bien que nous disposions de toutes les informations pertinentes. Dans l'idéal, je crois que ceux qui se prononcent ouvertement en faveur de certains éléments de déréglementation voudraient savoir si l'expérience américaine, à supposer qu'elle soit pertinente, a permis d'établir que la déréglementation s'était accompagnée d'une augmentation de la productivité, et qu'on a pu récupérer des emplois perdus dans le secteur des transports ainsi que dans l'industrie manufacturière primaire et secondaire. Nous n'avons pas accès, à ce que je sache, à ce genre d'informations.

**M. Angus:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Angus.

Avant de passer la parole à M. Reid, je tiens à vous dire, monsieur Long, que vous avez fourni une réponse à M. Tobin—cette réponse jette le doute dans son esprit et il



[Text]

wants us to clarify it, about the \$20 million ceiling for takeovers.

**Mr. Tobin:** Thank you, Mr. Chairman, and thank Mr. Reid as well.

I asked the question earlier of you and pointed out that your brief recommends that a \$20 million threshold for review of acquisitions be reduced, etc., and reconsidered, in light of the U.S. experience of trucking takeovers. You said in answer—so I switch gears—you did not say that. So I was slightly confused, because I have been reading a brief this morning and last night in which I made a notation. Of course, what I realize afterwards is that I had two different briefs in my hand. Mr. Angus has pointed out, there are two or three floating around.

You clearly say in *Freedom to Move* proposal no. 4, in this document, which is also yours:

It is recommended that the government examine whether the \$20 million threshold is low enough in light of the U.S. experience of trucking takeovers.

and second, that more explicit provisions be made to prevent foreign takeovers

That is slightly contrary to what you said in the brief this morning. However, the more explicit provisions line concurs with what we dragged out of you today. What has been the U.S. experience? The CMA, which appeared just before you this morning, indicated to us that the U.S. experience was that there were more truckers, there was more competition, it was a better deal. Your comment seems to indicate just the opposite. What has been the experience? What information do you have on which you predicate that statement?

**Mr. Long:** I cannot offer the empirical source for that information.

**Mr. Tobin:** I will settle for unempirical.

**Mr. Long:** Okay. I do not think it has been contradictory. We are concerned about the potential for a lot of take-overs. We have heard of examples, and I cannot cite them, in the United States, where there has been excessive amounts of mergers occurring. But I am not going to try to refute the CMA statement on that. I just think that, generally speaking, we are concerned that mergers and foreign take-overs might get to the point where the trucking industry, for example, is being choked off by two or three or four major carriers, many of which are U.S. based.

**Mr. Tobin:** You become captive shippers.

**Mr. Long:** Well, to . . .

**Mr. Tobin:** Fewer in number.

**Mr. Long:** The position of the CITL stands on the fact that we must see clearly some evidence, before an American carriers makes major inroads into Canada, that they have set

[Translation]

voudrait obtenir des clarifications concernant le plafond de 20 millions de dollars pour les prises de contrôle de sociétés.

**M. Tobin:** Merci, monsieur le président, et merci à vous aussi, monsieur Reid.

Je vous ai posé la question plus tôt, en soulignant que dans votre mémoire il est recommandé que le seuil de 20 millions de dollars pour la révision des acquisitions soit réduit, etc., et reconsidéré, à la lumière de l'expérience que les États-Unis ont vécu en rapport avec les prises de contrôle sociétés de camionnage. Vous m'avez répondu—pardon—ce n'est pas ce que vous avez dit. Excusez ma confusion, cela tient au fait que j'ai lu un mémoire hier soir et ce matin, dans lequel j'ai fait quelques annotations, pour, après coup, me rendre compte que j'avais en fait deux mémoires entre les mains. M. Angus l'a souligné, deux ou trois documents circulent.

Il est dit clairement dans *Aller sans entraves*, dans la proposition no. 4 de ce document, qui est aussi la vôtre:

Il est recommandé, donc, que le gouvernement détermine si le seuil de 20 millions de dollars est suffisamment bas, à la lumière de l'expérience vécue aux États-Unis en rapport avec les prises de contrôle de sociétés de camionnage.

Puis, qu'il prenne des mesures plus explicites en vue d'empêcher l'acquisition de sociétés canadiennes par des intérêts étrangers.

Cette proposition est dans une certaine mesure contraire à ce que vous avez dit ce matin dans votre mémoire. Toutefois, les dispositions plus explicites coïncident avec les propos que vous nous avez tenus aujourd'hui. Que s'est-il passé aux États-Unis? Selon l'AMC, qui a comparu juste avant vous ce matin, les États-Unis ont enregistré une augmentation du nombre de camionneurs, une concurrence plus vive, un marché plus alléchant. Vous semblez dire l'exact opposé. Que s'est-il passé au juste? Sur quoi vous fondez-vous vos affirmations?

**M. Long:** Je ne peux vous donner d'explications empiriques.

**M. Tobin:** Allons-y pour le non-empirique.

**M. Long:** D'accord. Je ne crois pas qu'il y ait contradiction. Ce qui nous préoccupe, c'est la question des prises de contrôle possibles. On nous a donné des exemples, que je ne peux mentionner ici, prouvant qu'il y a eu trop de fusions d'entreprises aux États-Unis. Je n'ai pas l'intention, cependant, d'essayer de réfuter l'affirmation de l'AMC à ce sujet. Je me contenterai de dire que, de façon générale, nous craignons qu'il se produise trop de fusions et de prises de contrôle de sociétés par des intérêts étrangers et qu'en conséquence, l'industrie du camionnage, par exemple, ne finisse par à être dominée par deux, trois ou quatre grands transporteurs, ayant incidemment leur base aux États-Unis.

**M. Tobin:** On a alors affaire à des expéditeurs captifs.

**M. Long:** Eh bien . . .

**M. Tobin:** Un moins grand nombre.

**M. Long:** La position de la Ligue canadienne des transports industriels repose sur le fait que nous tenons à ce que les transporteurs américains qui veulent faire des percées impor-

[Texte]

up an operation and facility here; it is very similar to the "mind and management concept" that exists with the marine industry.

**Mr. Tobin:** I would like to clarify something, Mr. Chairman, and then I am finished. I thank Mr. Reid for being tolerant.

Then, I ask you again, do you think this notion that we wait three or five years to see what happens ought to be reconsidered in your brief? Maybe we ought to make sure during that transition period, the first three or five years, that we do not wake up five years down the road with less competition, with bigger conglomerates and with you in a more captive position, in terms of less competition. Would you not agree, before this committee, on second thought, that maybe that notion, of let us way for three or five years, let us let it skid for a while, is perhaps not the right approach?

• 1200

**Mr. Long:** I think I would say that we really need both at this stage. Again, I think the situation is such that our first point is that an operation with these companies, such as Yellow Freight and Roadway, be set up within Canada. As long as we are convinced that is the case, let them come in and compete for traffic. However, let us take another look at it three or five years down the road to make sure that we do not have a situation where the carrier industry is totally saturated with American companies. I still think the three to five year waiting period is an appropriate thing.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Tobin. Mr. Reid.

**Mr. Reid:** Thank you, Mr. Chairman. I would assume, and perhaps others will as well, that we will be submitting to the witnesses now or later that list of questions which will be so helpful to you in the preparation of your report.

**The Chairman:** I think with these questions, with this witness, yes—with the indulgence of the committee. We are a little selective here but the brief was very comprehensive and excellent, and I think this witness would do justice to a lot of the questions which also were better than some other questions.

**Mr. Reid:** This will help us be brief in the questioning. I will co-operate with you in being brief as well.

May I ask the witnesses if they have among their membership shippers of toxic waste chemicals and such products?

**Mr. Long:** Yes, we do.

**Mr. Reid:** I do not really ask you to comment on the Ontario spills bill, but I do ask you to address yourself with respect to

[Traduction]

tantes au Canada doivent faire la preuve qu'ils ont créé un établissement ici; notre position est très similaire à celle «de l'esprit et de la gestion» qui a cours dans l'industrie des transports maritimes.

**M. Tobin:** J'aimerais clarifier un point, monsieur le président, avant de céder la parole à quelqu'un d'autre. Je remercie M. Reid de sa tolérance.

J'aimerais vous demander encore une fois s'il ne vaudrait pas la peine, selon vous, que l'option selon laquelle nous pourrions attendre de trois à cinq ans pour voir ce qui se passe ne mériterait pas d'être reconsidérée dans votre mémoire? Il faudrait sans doute veiller pendant la période de transition, de trois à cinq ans, à ne pas laisser la situation se dégrader au point où nous nous retrouverions cinq ans plus tard avec moins de concurrence, des conglomerats plus considérables et une situation où vous seriez plus captifs encore que vous ne l'êtes maintenant, la concurrence étant moindre. En y repensant bien, ne seriez-vous pas d'accord pour admettre devant ce Comité que cette notion, je pense à une attente de trois à cinq ans, à une transition, serait appropriée?

**M. Long:** Je pense que nous avons vraiment besoin des deux approches à ce stade-ci. Là encore, je pense que la situation est telle que nous souhaitons dans un premier temps que des compagnies telles que *Yellow Freight and Roadway* crée une entreprise au Canada. Tant que nous sommes convaincus que cela se réalisera, nous sommes disposés à les laisser pénétrer sur le marché canadien et lutter pour se tailler une place. Il importe toutefois de prévoir ce qui peut se passer dans les trois ou cinq prochaines années et de nous assurer que l'industrie du transport de marchandises ne sera pas totalement dominée par des sociétés américaines. Je continue de penser qu'une période d'attente de trois à cinq ans serait souhaitable.

**Le président:** Merci, monsieur Tobin. À vous, monsieur Reid.

**M. Reid:** Merci, monsieur le président. Je présume, et d'autres comme moi aussi probablement, que nous allons maintenant ou plus tard soumettre aux témoins la liste de questions, qui vous sera si utile dans la préparation de votre rapport.

**Le président:** À propos de ces questions, pour ce témoin, oui—avec l'indulgence du Comité. Nous sommes un peu sélectifs, mais le mémoire était très complet et excellent. Je crois que ce témoin ferait justice d'un grand nombre des questions, dont soit dit en passant, certaines étaient plus appropriées que d'autres.

**M. Reid:** Cela nous aidera à être brefs au cours de la période des questions. J'essaierai pour ma part d'être bref.

Puis-je demander aux témoins s'ils comptent parmi leurs membres des expéditeurs de déchets chimiques toxiques et d'autres produits du même genre?

**M. Long:** Oui, effectivement.

**M. Reid:** Je ne vous demande pas de commenter le projet de loi de l'Ontario sur les déversements, mais bien de donner des

## [Text]

the differences between shippers and carriers. You made a comment in the opening remarks having to do with:

I think we've all come to realize that the transport sector has matured and the need for continuation of certain elements of regulation is questionable, if not detrimental.

Would you address yourself, either now or when you comment later, as to whether or not you think regulations in the context of safety and security, particularly in the shipment of chemicals, toxic wastes and so on, are necessary?

**Mr. Long:** Yes, definitely they are. I think a lot of the comments in *Freedom to Move*, and our response to them, really involve the issue of economic regulations as opposed to engineering or safety regulations. I would agree with you that safety regulations are very important.

**Mr. Reid:** You are not opposed to safety regulations in the documents or legislation that will come down in the future.

**Mr. Long:** No, I am not. I think obviously they would have to be addressed specifically in terms of what regulations you are talking about, but I think by and large shippers are responsible and they believe certain regulations for safety are very important.

**Mr. Beckwith:** We think, though, there should be direct consultation with both the shipper and the carrier before the government puts in some regulations. As you heard from CP the other day, the carriers and the shippers are interested in getting their products safely to market, and sometimes the regulations may be overbearing.

**Mr. Reid:** Are you prepared to assist this committee with respect to the preparation of such regulations, where you think the responsibility of the shipper falls off or comes to an end and the responsibility of the carrier takes over?

**Mr. Long:** Again, I think you have to involve a specific there; but in keeping with our chairman's comments, I think one general piece of legislation and its attendant regulations which we really supported was the dangerous goods regulations passed in July. If I may say, I think it was done well because it put the onus of responsibility more on the private sector than it did on the government. There is a heck of a lot of incentive out there anyway for the private sector to not get involved in mishaps such as the Mississauga affair; and I think the process or the means by which safety regulations are advanced should certainly include the concept of putting a lot of onus on the private sector for responsibility.

**Mr. Reid:** We might take the position that there cannot be any guarantee that such events will not happen. I think it is the responsibility of all of us to ensure that it does not happen as often as it has. So in that respect I would suggest that you can assist us by making whatever recommendations with respect to

## [Translation]

précisions concernant les différences entre un expéditeur et un transporteur. Dans les remarques préliminaires, vous faisiez l'observation suivante:

Je crois que nous en sommes tous venus à nous rendre compte que le secteur des transports a évolué et qu'on peut s'interroger sur la nécessité de perpétuer certains règlements, et même se demander si certains ne sont pas devenus nuisibles.

Allez-vous vous prononcer, maintenant ou plus tard dans vos observations, sur la pertinence de règlements touchant la sécurité, en rapport tout particulièrement avec le transport de déchets chimiques toxiques?

**M. Long:** De tels règlements sont nécessaires, nul doute là-dessus. Beaucoup des observations faites dans *Aller sans entraves*, ainsi que dans notre réponse traitent en fait de l'opposition entre les règlements économiques et les règlements touchant la sécurité ou des questions d'ingénierie. Je conviens avec vous que les règlements touchant la sécurité sont très importants.

**M. Reid:** Vous ne vous opposez pas à ce que des règlements touchant la sécurité soit inclus dans les documents ou les textes législatifs qui veront le jour dans le futur.

**M. Long:** Non, pas du tout. Bien sûr, il faudrait qu'on sache de quels règlements nous parlons exactement, mais je crois pouvoir affirmer que la grande majorité des expéditeurs sont des gens responsables et qu'ils estiment très important que des règlements touchant la sécurité soient en vigueur.

**M. Beckwith:** Nous pensons, toutefois, que le gouvernement devrait consulter et les expéditeurs et les transporteurs avant d'adopter des règlements. Comme les représentants du CP vous l'ont dit l'autre jour, les transporteurs et les expéditeurs ont intérêt à ce que leurs produits parviennent en toute sécurité jusqu'au marché et ils se heurtent parfois à des règlements trop stricts.

**M. Reid:** Seriez-vous disposé à aider ce comité à préparer des règlements? Où selon vous, la responsabilité des expéditeurs prend-elle fin, les transporteurs prenant la relève?

**M. Long:** Là encore, je crois qu'il faut être précis; mais, pour reprendre les propos de notre président, je pense que nous avons vraiment appuyé le texte législatif général et les règlements connexes adoptés en juillet dernier et portant sur les produits dangereux. J'estime, si je puis me permettre de vous donner mon opinion, qu'on a eu raison de laisser reposer le gros des responsabilités sur le secteur privé, et non sur le gouvernement. De toute manière, le secteur privé a grandement intérêt à ne pas se retrouver dans des mésaventures telles que l'affaire Mississauga; à mon avis, le mode d'adoption de règlements touchant la sécurité devrait certainement permettre qu'une bonne part de la responsabilité soit laissée au secteur privé.

**M. Reid:** On pourrait avancer qu'il est impossible de garantir que des désastres ne se produiront pas. C'est à nous tous que revient la responsabilité de limiter le plus possible les désastres. A cet égard, je suggère donc que vous nous aidiez en faisant les recommandations nécessaires concernant les



*[Texte]*

safeguards or regulations should be included to safeguard the perils of toxic waste spills.

• 1205

**Mr. Long:** We would be glad to do that.

**Mr. Reid:** Another aspect, and this is very close to home and has been touched on by other members already, is perhaps the domination of the industry by U.S. carriers. As a shipper, do you see the entry of the American carriers into Canada generally or Ontario particularly as a private carrier aspect or trucks for hire? And what deregulation will affect either mode in this connection?

**Mr. Long:** I do not think it really matters to make a distinction. I think we will go back to our original point about transportation really being a derived demand. If we feel that primary and secondary industries within this country can be more competitive and be in a better position to get involved in export trade, then the means by which that is done maybe is not that important. Whether it involves a private trucking operation or a U.S. for-hire carrier coming up here and getting business might not be the critical issue. Again, I will go back and say that . . .

**Mr. Reid:** I wonder if we might review that. Let us say you are a shipper on the U.S. side. You will not likely have an investment in Canada, or a minimum investment in Canada. The Investment Canada Act will not have any authority over your operation, so you will be coming in greater numbers, I suggest. Alternatively, you did indicate in response to an earlier question that if you were a truck for hire you might even undertake an investment on the U.S. side, a border investment, and then continue shipping in the Canadian entry field.

In response to a question you said there must be some safeguards. I recall the question and answer just fairly recently completed. What kinds of safeguards would you think we should take? And if we are going to take them, if it is a concern, should they not be written in now?

**Mr. Long:** I guess I am not really sure which type of legislation they should be written into. But again, I agree that the safeguards I mentioned, which are ensuring that there is a reasonable amount of investment made in Canada and job creation in Canada by that foreign firm, certainly this type of activity should be allowed. Now, whether it is appropriate to write that into the National Transportation Act or in another act I am really not prepared to say.

**Mr. Reid:** Would you indicate to this committee at what threshold or level of usage . . . ? Now, you are fairly cautious in saying that you do not see a great increase of private trucking by means of a shipper directly. Even if that use were extended considerably, there would be no increase in investment, no increase in Canadian jobs. Is there a level or threshold that would concern you as a Canadian?

*[Traduction]*

garanties et les règlements qu'il faut inclure pour éviter les dangers des déversements de déchets toxiques.

**M. Long:** Nous serons heureux de le faire.

**M. Reid:** Un autre aspect qui nous touche de très près et que d'autres membres ont déjà mentionné est le risque de domination de l'industrie par les transporteurs américains. À titre de transporteur, considérez-vous l'entrée des transporteurs américains au Canada en général, et en Ontario en particulier, comme quelque chose touchant le transport privé ou le camionnage de louage? Et quel effet aura la déréglementation sur chacun de ces modes de transport?

**M. Long:** Je ne crois pas qu'il soit important de faire la distinction. À mon avis, nous allons revenir au point original, le transport étant vraiment une demande dérivée. Si, selon nous, les industries primaires et secondaires de ce pays peuvent être plus compétitives et se trouver en meilleure position pour s'engager dans l'exportation, le moyen pour ce faire n'est pas important. Qu'il s'agisse d'une entreprise privée de camionnage ou d'un transporteur américain faisant du camionnage de louage qui viendraient ici faire des affaires, la question n'est pas capitale. Encore une fois, je vais revenir en arrière et dire que . . .

**M. Reid:** Pourrions-nous revoir ce sujet. Disons que vous êtes transporteur du côté américain. Vous n'aurez probablement pas fait un investissement au Canada, ni un investissement minimal au Canada. La Loi sur Investissement Canada n'aura aucun pouvoir sur votre entreprise. À mon avis, vous viendrez donc en très grand nombre. Parallèlement, en réponse à une question antérieure, vous avez indiqué que si vous aviez une entreprise de camionnage de louage, vous songeriez à faire un investissement du côté américain, un investissement frontalier, puis vous continueriez votre exploitation dans le secteur d'entrée canadien.

En réponse à une question, vous avez dit qu'il doit y avoir des garanties. Je me souviens de la question et de la réponse car cela s'est passé récemment. Selon vous, quel genre de garanties devons-nous exiger? Et si nous exigeons ces garanties, si cela est important, ne devraient-elles pas être incluses dès maintenant dans la loi?

**M. Long:** Je ne sais pas trop dans quel genre de législation il faudrait les inclure. Cependant, je répète que les garanties que j'ai mentionnées auparavant pour nous assurer que les entreprises étrangères investissent et suscitent des emplois au Canada devraient être permises. Toutefois, je ne suis vraiment pas prêt à affirmer qu'il serait approprié d'inscrire ces garanties dans la Loi nationale sur les transports ou dans toute autre loi.

**M. Reid:** Voulez-vous dire à ce Comité à quel seuil ou niveau d'utilisation . . . ? Vous êtes très prudent lorsque vous dites ne pas prévoir d'augmentation importante du camionnage privé par le biais de l'expédition directe. Même si cette utilisation était considérablement élargie, il n'y aurait plus d'investissements ni un plus grand nombre d'emplois au

[Text]

**Mr. Long:** I would like the opportunity to give that some thought. In any material we would submit back to the committee we will take this question into consideration, but I would not want to answer it quickly right now.

**Mr. Reid:** I just want the reciprocal agreement. As a shipper, what is your experience and what has your experience been with respect to shipping into the U.S. from a regulatory point of view and accessible point of view?

**Mr. Beckwith:** Certainly from a shipper's standpoint there have been many more Canadian companies that are offering their services to go to all 48 of the states. On the other hand, if we have traffic coming from the U.S. to Canada, those same Canadian shippers today are offering their services to us to pick up in Texas or anywhere we want to bring them to Canada.

**Mr. Reid:** On the return trip.

• 1210

**Mr. Beckwith:** Return trip, that is right. You know, there are many, many Canadian trucking companies who have gone to the U.S. and got permits for 48 states. I do not have any statistics on it, but I talked to a number of the trucking companies that have come into my office and they have traffic going both ways, and it is a profitable business to them.

I also hear the Canadian trucking companies who have a fear of the Americans coming in. We have foreign ownership now. I think I am right in saying that the third largest trucking company, TNT, in Canada is foreign ownership, and so it happens under regulation or not. From a purely shipper's standpoint, and not from a Canadian good citizen's standpoint, the shipper wants to move his goods at the lowest cost, and so foreign ownership is not a problem in that sense. But we do have a sense of good citizenship and we would like to see the Canadian trucking company go ahead.

**Mr. Reid:** Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Reid. Mr. Belsher, a short question; and Mr. Benjamin, a shorter question.

I apologize, I am going to have to leave. Mr. Forrester, will you take the Chair?

That was an excellent brief. We will give you the questions that have not been asked, and hopefully we will get further information back. Thank you very much.

**Mr. Belsher:** You seem to be quite in favour of deregulating the railways very completely. Do you feel that the level of intermodal competition will increase between CP and CN with the deregulation, whether it be between the competitive points—the traffic between their points—or on the agreed charges, or the group rates on that? What effect will it have?

[Translation]

Canada. Y a-t-il un niveau ou un seuil qui vous préoccupe, comme citoyen canadien?

**M. Long:** Je voudrais avoir le temps d'y réfléchir. Dans tous les mémoires que nous présenterons au Comité, nous allons tenir compte de cette question, mais je ne suis pas en mesure d'y répondre rapidement en ce moment.

**M. Reid:** Je veux juste l'entente réciproque. À titre d'expéditeur, quelle est votre expérience en ce qui concerne le transport aux États-Unis, du point de vue de la réglementation et du point de vue de l'accessibilité?

**M. Beckwith:** Il est sûr que, du point de vue de l'expéditeur, il y a beaucoup plus d'entreprises canadiennes qui offrent leurs services pour se rendre dans les 48 États. Par ailleurs, dans le cas du trafic qui vient des États-Unis au Canada, nos mêmes transporteurs canadiens nous offrent aujourd'hui leurs services pour aller chercher des marchandises au Texas ou partout ailleurs pour les transporter au Canada.

**M. Reid:** À leur retour.

**M. Beckwith:** Pour le trajet de retour, c'est juste. Un très grand nombre de compagnies de camionnage canadiennes sont allées aux États-Unis et ont obtenu des permis dans 48 États. Je n'ai pas de statistiques sur la question, mais j'ai parlé à un bon nombre de représentants de compagnies de camionnage qui sont venus à mon bureau; ils font le transport de marchandises dans les deux sens et c'est une affaire qui leur rapporte.

J'ai aussi entendu parler de compagnies de camionnage canadiennes qui craignent la venue des Américains. Il y a déjà des compagnies de camionnage de propriété étrangère. Je ne crois pas me tromper en disant que la troisième compagnie de camionnage en importance au Canada, TNT, est de propriété étrangère; cela se produit donc, qu'il y ait ou non une réglementation... Au point de vue purement de l'expéditeur et non du point de vue du bon citoyen canadien, l'expéditeur veut faire transporter ses marchandises au coût le plus bas, et donc la propriété étrangère ne pose pas de problème en ce sens. Mais nous avons tout de même un sens civique et nous voudrions que l'industrie du camionnage canadienne progresse.

**M. Reid:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Reid. Monsieur Belsher une brève question et monsieur Benjamin une question plus courte encore.

Je vous prie de m'excuser mais je dois partir. M. Forrester, pourriez-vous me remplacer?

C'était un excellent mémoire. Nous vous transmettrons les questions qui n'ont pas été posées et, en retour, nous espérons obtenir de plus amples renseignements. Merci beaucoup.

**M. Belsher:** Vous me semblez tout à fait en faveur de la déréglementation complète des chemins de fer. Estimez-vous que le niveau de concurrence dans le domaine de l'intermodal s'accroîtra entre le CP et le CN à la faveur de la déréglementation qu'il s'agisse des points où s'exerce la concurrence—le trafic entre leurs divers points de marché—ou des frais convenus ou encore les taux collectifs. Quel effet aura la

[Texte]

Will it raise the competition, or not, in a deregulated environment?

**Mr. Long:** I definitely think it will raise the level of competition. I think I can say at this stage that we have already seen some examples of that, pending the actual implementation of *Freedom to Move*. I can tell this committee that there is probably more of a tendency for the railroads to bargain, if I can use that phrase, with our association on an individual basis rather than on a collective basis. We have seen elements of that already.

I do not want to sound like an academic here, but I guess our preference would be that there should be three or four railroads in Canada. I know that in terms of economies of scale that is not practical, but I think the economic text books will tell you that we do not have a perfect competition system with two railroads. We have, in fact, a duopoly to a lot of people, and that is not necessarily the best, but it is better than what we have now.

**Mr. Belsher:** With the elimination of collective rate-making, will it reduce the cost to producers, and will it produce more sales?

**Mr. Long:** We believe, definitely, that it will. That is why we have taken this positive stand on *Freedom to Move*. It is difficult to forecast what is going to happen three or four years down the road, but as our chairman has noted, I think there already have been examples where there have been negotiated rates, even in the current environment, and we could probably provide examples and cases where that has increased sales to some extent.

**Mr. Belsher:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. Forrestall):** Thank you, Mr. Belsher. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I think you made reference in your submission regarding entry and exit. It has been pointed out to us by people in the airline industry, both private and public, that not only in the high Arctic, but in the small market parts of Canada which is most of our geography, they have been authorized by a provincial highway traffic board or the Air Transport Committee of the CTC, depending on what mode, to establish a route. They build their infrastructure in the place from which they are going to be operating and build up the business and operate year round. Then you throw open entry and exit. For example, Bradley Air Services, who fly north from Ottawa, maintain infrastructure and local employment at Frobisher Bay and a few other places. With freedom to enter and exit, anybody down south can move in at the peak season and clean gravy off the top and then just pull out. Bradley Air Services told us "They leave us no choice then but to pull our infrastructure out of the north and move south, and start moving into the larger markets, Toronto, Montreal, etc.". Now, is that fair?

[Traduction]

déréglementation? La concurrence sera-t-elle stimulée dans un contexte de déréglementation?

**M. Long:** À mon sens, cela augmentera certainement la concurrence. À ce stade-ci, je peux déclarer que nous en avons déjà vu des exemples, en attendant la véritable mise en application des propositions du Livre blanc. *Aller sans entraves*. Je peux dire aux membres de ce Comité que les compagnies ferroviaires ont probablement plus tendance à vouloir «marchander», si je peux me permettre ce terme, avec notre association individuellement plutôt qu'en groupe. Nous avons déjà vu des signes de cette tendance.

Je ne veux pas jouer ici au professeur, mais nous préférons qu'il y ait trois ou quatre compagnies ferroviaires au Canada. Je sais que, pour des raisons d'économies d'échelle, ce n'est pas faisable, mais je pense que les manuels d'économie vous diront qu'avec deux compagnies ferroviaires, nous n'avons pas un système parfait du point de vue de la concurrence. Pour beaucoup, nous avons en fait un duopole et ce n'est pas nécessairement l'idéal.

**M. Belsher:** Si on élimine les taux collectifs, cela réduira-t-il le coût pour les producteurs et cela favorisera-t-il les ventes?

**M. Long:** Nous y croyons fermement, c'est pourquoi nous avons adopté une attitude positive à l'égard du document *Aller sans entraves*. C'est difficile de prévoir ce qui va se produire dans trois ou quatre ans mais, notre président l'a fait remarquer, à mon avis, il existe déjà des cas où l'on a négocié des taux, même dans le contexte actuel; et nous pourrions probablement citer des exemples et des cas où, dans une certaine mesure, cela a fait augmenter les ventes.

**M. Belsher:** Merci, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. Forrestall):** Merci, monsieur Belsher. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je crois que votre mémoire faisait allusion à la réglementation sur l'entrée et la sortie. Des représentants de l'industrie du transport aérien des secteurs publics et privés nous ont souligné le fait que, non seulement dans les coins reculés de l'Actique mais dans les parties du Canada où le marché est peu important—ce qui constitue la majorité—les offices des autoroutes des diverses provinces ou le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports les ont autorisés, selon le mode de transport, à établir une route. Ils s'installent à l'endroit d'où ils comptent exploiter l'entreprise, montent leur affaire et fonctionnent toute l'année. À ce moment-là, vous ouvrez toutes grandes les portes d'entrée et de sortie. Par exemple, *Bradley Air Services*, qui fait la navette entre Ottawa et le Nord, a des installations et emploie du personnel sur place à Frobisher Bay et à quelques autres endroits. Si l'on donne la liberté d'entrée et de sortie, n'importe qui peut venir du sud pendant la haute saison, rafler tous les bénéfices, et puis tout simplement s'en aller. Des représentants de *Bradley Air Services* nous ont dit: (TRADUCTION) «Ils ne nous laissent pas d'autre choix que de mettre fin à nos activités dans le Nord, et de déménager au Sud pour s'introduire dans des marchés plus importants, Toronto, Montréal, etc.». Vous trouvez ça juste?



[Text]

• 1215

It is the same thing with the trucker. He gets a route, he builds his infrastructure in a large town or a small city, you throw it wide open and are given commodity or peak season, others come in, grab what they can off the top and pull out as soon as things get tough. They are not prepared to take the bad with the good. Now, is that fair?

I do not give a darn whether it is a publicly owned or privately owned enterprise, trucking or airline. Is that really a fair kind of competition?

**Mr. Long:** In the examples you have cited, I think we could agree to say that over the long haul, over the year, that is probably not in the public interest, for sure. And I think that we made comments earlier that suggested that maturity of the market is a very key consideration. And going back 30, 40 years ago this market collectively, the Canadian one, was probably less mature and therefore certain regulations were appropriate.

What we are advocating now, in a situation like that... You know, if the public interest is not well served, then perhaps there should be the idea that there be compensation to those communities. If it is a case where somebody has put in money for terminals and has made an investment, then perhaps the infrastructure should be supported. But our position with the CITL is that, you know, I do not think we should be tinkering around with the rate schedules or even the entry conditions in terms of correcting those problems. It really should be seen, if it is certainly a political will to keep those communities alive and thriving and have them serviced, then perhaps direct subsidy or support can be given to the community through some means to protect that, but not to compromise the transportation system.

**Mr. Benjamin:** Do you really believe that in that kind of an environment... ? Let me illustrate. In the contemplation of getting more money to haul grain, Canadian Pacific moved in and bought out four small trucking companies in northwestern Saskatchewan, just like that. Do you think that they are going to hold still for losing any share of their grain market? They can afford to move in and take over. But that is free. That is de-regulated, you know. Is that not going to be the case? It is going to be a natural gravitation, first, to merge. You are going to go full circle. There are airline takeovers going on in Canada right now. Instead of eight or ten regionals, we are down to three or four. And CP and Quebecair are fighting over who is taking over Nordair. Canadian Pacific has taken over EPA. You know, it is just an inevitable consequence, when you have freedom of entry and exit and takeovers and mergers, is it not?

**Mr. Long:** I think that is why we have been advocating, not a sunset period but certainly a three-to-five year review. I think that one has to pause at appropriate regulations and lack of regulations for the time, and there is no reason why this

[Translation]

Pour le camionneur, c'est la même chose. Il obtient un itinéraire, s'établit dans une grande ou une petite ville. Vous déréglementez le transport, et vous accordez des marchés ou la haute saison; d'autres arrivent, écrèment tout ce qu'ils peuvent et s'en vont dès que les affaires vont mal. Ils veulent bien bénéficier des avantages, mais non pas subir les inconvénients. Vous trouvez ça juste?

Je me fiche qu'il s'agisse d'une entreprise privée ou d'une entreprise publique, de camionnage ou de transport aérien. Cette sorte de concurrence est-elle loyale?

**M. Long:** Dans les exemples que vous avez cités, je pense que nous pouvons convenir qu'à la banque, sur toute l'année, cela ne va probablement pas dans le sens de l'intérêt public, c'est sûr. Et je pense que nous avons évoqué plus tôt le fait que la maturité du marché est un élément de la plus haute importance. Et si l'on remonte 30 ou 40 ans plus tôt, collectivement, ce marché, le marché canadien, manquait probablement plus de maturité, par conséquent, il fallait établir certains règlements.

Ce que nous préconisons aujourd'hui, dans une situation comme celle-là... Vous savez, si l'intérêt public n'est pas bien sauvegardé, eh bien! Nous devrions peut-être envisager d'indemniser ces collectivités. S'il s'agit de quelqu'un qui a investi de l'argent dans des terminaux, on pourrait peut-être subventionner ses installations. Mais notre position à la CITL est la suivante; vous savez, je ne pense pas que nous devrions équiper des échelles tarifaires ou même des conditions d'entrée, dans le but de corriger ces problèmes. Voici comment il faudrait vraiment envisager les choses, s'il y a une réelle volonté politique de garder ces collectivités vivantes, prospères, et qu'elles soient desservies par les moyens de transport; à cette fin, on pourrait peut-être trouver des moyens de leur apporter un appui dire ou de leur verser des subventions, sans compromettre le système de transport.

**M. Benjamin:** Pensez-vous vraiment que dans de telles conditions... ? Laissez-moi vous donner un exemple. Voulang tirer plus d'argent du transport du grain par camions, Canadien Pacifique s'est emparé, dans le nord-ouest de la Saskatchewan de quatre petites entreprises de camionnage, sans coup férir. Pensez-vous que cette société va tolérer que le marché du grain lui échappe sans rien faire? Ils ont les moyens d'intervenir et de prendre le contrôle. Cela est permis. Vous savez, c'est déréglementé. N'assisteront-nous pas à la même chose? Il se produira un phénomène de naturelle gravitation, d'abord, celui de fusionner. On va boucler la boucle. Au Canada, en ce moment, on assiste à des rachats de compagnies aériennes. Au lieu de huit ou 10 entreprises régionales, il n'en reste plus que trois ou quatre. Et CP et Québécoir se disputent le contrôle de Nordair. Canadien Pacifique a absorbé CPA. Vous savez, c'est une conséquence inévitable, lorsque vous avez la liberté d'entrée et de sortie, d'achat et de fusion d'entreprises, vous ne croyez pas?

**M. Long:** Voilà pourquoi, je pense, nous préconisons, non pas une phase finale, mais certainement une révision tous les trois à cinq ans. Je pense que, pour le moment, il faut réfléchir à une réglementation appropriée ou aux lacunes actuelles, et je

## [Texte]

particular paper and whole regulatory framework cannot be reviewed five years from now. I mean, I would agree with you that there seems to be historically a cyclical nature to these things. The United States has shown that itself, going back to the robber barons. But I do not think that we should sit tight while we miss opportunities right now, particularly in the area of export trade, and worry about what might happen ten years down the road.

• 1220

**Mr. Beckwith:** Mergers are not all bad either. Some of these mergers have strengthened the companies. We have seen mergers for years. The trucking company I mentioned, TNT, has bought out Gill Interprovincial, D.S. Scott . . . and you can keep going. They have bought them out and formed a solid company which is giving the Canadian shipper good service today.

**Mr. Benjamin:** But you have reduced the number of players in the field.

**Mr. Beckwith:** I think enough will remain that there will be adequate competition in most places.

**Mr. Benjamin:** To follow up further on Mr. Tobin's question on foreign ownership, you are saying that, for example, in airlines, we should throw it open; if a foreign company wants to buy out or start up an airline in Canada, they should be allowed to do it.

**Mr. Long:** I think we would go back to the premise of ensuring that they are making some contribution to this country in the way of jobs, etc. I think that is very important.

On the airlines themselves—and perhaps this has been referenced before this committee—there is a real opportunity there. It has been really unfortunate that we have had a manufacturer of STOL aircraft in this country that has not been able to sell domestically but has been quite prominent in export markets. Here again, what this offers is an opportunity for a manufacturing company—not a transportation service industry, but a manufacturing company—to get much more involved in its own market. There are all kinds of examples in the States where these new feeder airlines have developed, to the benefit of de Havilland and other aircraft manufacturers. All those opportunities are really not available here.

**Mr. Benjamin:** Well, they have always been available, but the problem has been, I suppose, the Canadian public are spoiled. We wanted champagne service in a beer market and you are flying pure jets on a 200-mile flight, which is ridiculous.

**Mr. Long:** That is right.

**Mr. Benjamin:** I do not understand why the airlines in the past in Canada did not start doing that, because there was nothing to prevent them from using turboprops and short take-

## [Traduction]

ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas, d'ici cinq ans, réexaminer le présent document et tout le cadre réglementaire. En fait, je crois comme vous que l'histoire démontre que ces choses sont de nature cyclique. Les États-Unis l'ont prouvé, en adoptant de nouveau les moeurs des grands détresseurs capitalistes du 19<sup>e</sup>. Mais je ne crois pas que nous devrions rester inactifs et manquer les occasions qui se présentent actuellement, en particulier dans le domaine du commerce d'exportation, et s'inquiéter de ce qui pourrait se produire dans 10 ans.

**M. Beckwith:** Les fusions ne sont pas toutes mauvaises non plus. Il y en a qui ont renforcé des entreprises. Nous assistons à des fusions depuis des années. L'entreprise de camionnage que j'ai mentionnée, TNT, a acheté *Gill Interprovincial, D.S. Scott* . . . et la liste continue. Elle les a achetées et elle a formé une entreprise solide qui, actuellement, offre de bons services aux expéditeurs canadiens.

**M. Benjamin:** Cependant, vous avez réduit le nombre d'intervenants dans ce secteur.

**M. Beckwith:** Je pense qu'il en restera suffisamment pour que la concurrence se fasse convenablement dans la plupart des régions.

**M. Benjamin:** Pour approfondir la question soulevée par M. Tobin sur la main-mise étrangère, vous dites, par exemple, qu'en ce qui concerne les compagnies aériennes, nous devrions ouvrir la porte toute grande; si une entreprise étrangère veut acheter ou établir une compagnie aérienne au Canada, il faut lui permettre de le faire.

**M. Long:** Je crois qu'il faut reprendre l'idée que nous devons vérifier qu'elle contribue d'une certaine façon à l'économie du pays en ce qui concerne les emplois, par exemple, etc. Je pense que c'est très important.

Quant aux compagnies aériennes, elles offrent des possibilités réelles à exploiter—on l'a peut-être déjà mentionné devant ce Comité. Il est vraiment malheureux qu'un fabricant local d'ADAC n'ait pas été capable d'en vendre sur le marché national, cependant, il a occupé une place prépondérante sur les marchés d'exportation. Là encore, l'avantage d'une telle situation est qu'elle offre à un fabricant—pas à une entreprise de transport, mais un fabricant—la possibilité de participer plus activement à son propre marché. Aux États-Unis, on trouve toutes sortes d'exemples de nouvelles lignes d'apport qui se sont créées au profit de De Havilland et d'autres fabricants d'aéronefs. Toutes ces possibilités n'existent pas réellement ici.

**M. Benjamin:** Oh, elles ont toujours existé, mais je pense qu'il a fallu composer avec le fait que les Canadiens sont gâtés. Nous avons voulu du champagne pour le prix d'une bière et on prend un jet pour parcourir 200 milles, ce qui est ridicule.

**M. Long:** C'est vrai.

**M. Benjamin:** Je ne comprends pas pourquoi les compagnies aériennes qui exploitaient le marché canadien auparavant n'ont pas commencé à le faire, car rien ne les empêchait

*[Text]*

off and landing aircraft in small centres and small markets. But is it not also inevitable that the more you fractionalize a market—just the whole deregulation syndrome... I remind you that the Vice-President of Canadian Pacific said it is not deregulation, it is re-regulation and speeding up the process that is needed.

**Mr. Beckwith:** Regulatory reform.

**Mr. Benjamin:** Is it not the case that if—I wish I had not interrupted myself, because now I have lost my train of thought.

The process of dividing up a market—the more players that get into it—then it inevitably leads to bankruptcies, mergers and what not, and you just compress it back again. Would it not make more sense to say, look, in this given area, this market is big enough for eight carriers, whatever the mode; the market is big enough that eight carriers can do fine by competing with one another? But if you put a lot more than that in there... So you are all free and open to apply for that route in that particular market, and the eight best bids as to the kind of service and rates and what not... and then the eight of you can play around in there and cut each other's throat or whatever you like, rather than just leaving it wide open?

**Mr. Beckwith:** But who is going to set the eight? Do you not think the market is the best people to set them? If there is room for eight carriers, then the market will dictate that; and that is the way we think it should be in a deregulated era. We should let the market set the number of carriers that can operate there.

**Mr. Benjamin:** I will make you a little prediction. Three to five years down the road, in that instance, there will not be eight left. There will be two left.

**Mr. Beckwith:** That is fine.

**Mr. Benjamin:** And maybe only one.

**Mr. Long:** A very quick point. I think the questions on foreign investment, etc... and certainly there are differing views about whether or not that is really something we want in this country, and it is an ongoing debate.

*[Translation]*

d'utiliser des turbopropulseurs et des avions à décollage et atterrissage courts dans de petits centres et des marchés restreints. Mais n'est-il pas non plus inévitable qu'en fragmentant davantage un marché—uniquement toute la psychose de la déréglementation... Je vous rappelle que le vice-président du Canadian Pacific a déclaré que ce dont nous avons besoin ce n'est pas de déréglementer mais de re-réglementer et d'accélérer le processus.

**M. Beckwith:** La réforme des règlements.

**M. Benjamin:** N'est-ce pas que si—je n'aurais pas dû m'interrompre, parce que maintenant, j'ai perdu le fil de mon idée.

En fragmentant un marché—on multiplie le nombre d'intervenants—ce qui entraîne inévitablement des faillites, des fusions et que sais-je encore, et on ne fait que le comprimer davantage. Ne serait-il pas plus intelligent de faire le raisonnement suivant: dans telle ou telle région, le marché est assez important pour être exploité par huit transporteurs, quel que soit le mode de transport utilisé; ce marché étant assez important, les huit transporteurs en question peuvent bien se tirer d'affaire en se faisant concurrence. Mais augmentons leur nombre dans la région... Vous êtes donc tous libres de présenter une demande concernant un itinéraire dans cet endroit et vous avez toute la latitude de le faire, et les huit meilleures offres concernant le type de services, de tarifs et que sais-je encore... ensuite les huit candidats sélectionnés pourront faire ce qu'ils voudront dans ce marché, se couper la gorge les uns les autres ou tout ce qu'il leur plaira. Cela vaut mieux que de laisser la porte grande ouverte.

**M. Beckwith:** Mais qui va déterminer les huit candidats en question? Ne pensez-vous pas que les clients sont les mieux placés pour les départager? S'il y a de la place pour huit transporteurs, c'est ce nombre que la loi du marché dictera; et c'est comme cela que nous pensons que cela devrait se faire en période de déréglementation. Il serait bon que nous laissions le marché décider du nombre de transporteurs qui pourront offrir leurs services.

**M. Benjamin:** Je vais vous faire une petite prédiction. Dans ce cas, d'ici trois à cinq ans, il n'y aura plus huit transporteurs sur le marché, mais deux.

**M. Beckwith:** Il n'y a pas de mal à ça.

**M. Benjamin:** Et peut-être un seul uniquement.

**M. Long:** Un commentaire très rapide. Je pense que les questions que l'on se pose sur l'investissement étranger, etc... et il est clair que les points de vue diffèrent sur la question de savoir si oui ou non nous en voulons réellement dans ce pays, et qu'il s'agit d'une question à débattre continuellement.

I will say that a very strong signal will likely be sent out to potential investors in this country if the spine of this country—namely, the railway system—is seen to be competitive and open for business. I think the other key element of life in Canada historically has been the communications system which has kept us together, and we have certainly a com-

Je dirai que, si «l'épine dorsale» de ce pays—c'est-à-dire le réseau ferroviaire—est jugé concurrentiel et ouvert au commerce, un signal très puissant sera probablement transmis aux investisseurs possibles. Au Canada, je crois que l'autre élément principal a toujours été le réseau de communication, qui nous a regroupés. Bien sûr, une entreprise—à savoir



[Texte]

pany—namely, CNCP—who has applied for competition in long-distance telephone service, and I think it will send out a very large signal to the rest of the world that in fact Canada is mature and is in fact a competitive nation.

**The Acting Chairman (Mr. Forrestall):** That is one of the objectives we hope to achieve through this.

Yes?

**Mr. Beckwith:** Mr. Chairman, this is my third day of sitting through these hearings and something that has been omitted—and I do not know whether it is in your mandate or not—is the Shipping Conferences Exemption Act. I like what I see in Mazankowski's paper *Freedom to Move*. I think it is very important that the carriers within the conferences have the right of independent action to be able to negotiate directly one carrier on one shipper. Also, I like what I see about amending the loyalty clause to something less than 100%. I think your committee, to be loyal to the shipper in Canada, needs to protect what is in *Freedom to Move* with all you can do to do it.

**Mr. Benjamin:** Just very quickly, Mr. Chairman; I remember now what I wanted to say.

On the matter of the foreign ownership thing, both the public and private airline industries have told us that Canada must continue to prohibit foreign ownership of airlines in this country because every other country in the world, including the United States, prohibits foreign ownership of airlines and that we cannot be a player all by ourselves. Unless the other countries open up, both Air Canada and CP Air have told us that Canada is going to have to maintain a prohibition on foreign ownership of airlines because all the other countries do exactly the same thing.

**Mr. Long:** I think that is a good point. I think it is really the free trade issue all over again, and I think there certainly has to be openness there. I do not disagree with you.

**Mr. Benjamin:** Otherwise, we keep our prohibition on it. We do not have any other choice, do we?

**Mr. Long:** I still think we push for more competition and do what we can to make sure that materializes.

**The Acting Chairman (Mr. Forrestall):** The sky was very much in front of us.

I appreciate your comments with respect to SCEA. Having some responsibility for it, I appreciate it all the more.

May I extend the chairman's appreciation, and I am sure of all the members, to you, gentlemen, to you, Mr. Long. The brief is excellent. We have left with you some questions to which our staff would appreciate your thoughtful responses in your own time.

[Traduction]

CNCP, s'est mise sur les rangs des entreprises qui offrent un service téléphonique interurbain; à mon avis, cela fera savoir au reste du monde que le Canada est vraiment en pleine maturité et qu'il faut compter avec lui.

**Le président suppléant (M. Forrestall):** C'est l'un des objectifs que nous espérons atteindre par ces audiences.

Oui?

**M. Beckwith:** Monsieur le président, c'est le troisième jour que je siége à ces audiences, on a oublié la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. J'ai bien aimé ce que j'ai lu dans le document de M. Mazankowski intitulé *Freedom to Move*. Je crois qu'il est très important que les transporteurs membres des conférences aient le droit d'agir en autonomie et de négocier directement et individuellement avec l'expéditeur. De plus, je suis d'accord avec la proposition de modifier l'article sur la loyauté de façon à ce qu'on n'exige plus une loyauté totale. Afin d'être loyal à l'expéditeur canadien, je crois que votre Comité doit faire tout ce qu'il est possible de faire pour protéger ce dont il est question dans *Freedom to Move* (Aller sans entraves).

**M. Benjamin:** Juste un mot, très rapidement, monsieur le président; je me souviens maintenant de ce que je voulais dire.

En ce qui concerne la propriété étrangère, les représentants des entreprises de transport aérien des secteurs public et privé nous ont dit que, à l'instar de tous les autres pays du monde, y compris les États-Unis, le Canada doit continuer d'interdire que des étrangers soient propriétaires de compagnies aériennes canadiennes; nous ne pouvons donc pas faire cavalier seul. À moins que les autres pays ne changent de politique dans le domaine, les représentants des sociétés Air Canada et CP Air nous ont dit que le Canada devra maintenir l'interdiction.

**M. Long:** Je pense que vous avez raison. À mon avis, c'est la question du libre-échange que l'on remet vraiment sur le tapis, et je crois qu'il doit y avoir une certaine ouverture. Je ne suis pas en désaccord avec vous.

**M. Benjamin:** Autrement, nous maintiendrons l'interdiction. C'est la seule solution n'est-ce pas?

**M. Long:** Je continue de penser que nous recherchons une concurrence accrue et que nous faisons tout ce que nous pouvons pour nous assurer qu'elle augmente.

**Le président suppléant (M. Forrestall):** Nous avons vraiment des possibilités illimitées.

J'apprécie vos observations concernant la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, et comme j'ai une certaine responsabilité en ce qui concerne cette loi, je les apprécie d'autant plus.

Permettez-moi de vous transmettre les remerciements du Président, et, assurément, ceux de tous les membres, à vous, messieurs, ainsi qu'à vous, monsieur Long. Le mémoire était excellent. Il reste certaines questions auxquelles notre personnel vous demande d'avoir l'amabilité de répondre quand vous en aurez le temps.

## [Text]

Gentlemen and ladies, the committee is adjourned until 3.30 this afternoon when we will be hearing from the Ontario Trucking Association.

## AFTERNOON SITTING

• 1533

**The Vice-Chairman:** Ladies and gentlemen, I call the standing committee to order.

We have before us this afternoon the Ontario Trucking Association. On behalf of the committee and the Chairman, Mr. Nowlan, I would like to welcome you here.

**Mr. R.R. Cope (Executive Vice-President and General Manager, Ontario Trucking Association):** Good afternoon, Mr. Chairman and delegates. The Ontario Trucking Association appreciates the opportunity which it has been given to appear before this committee to outline the views of the association on *Freedom to Move*.

The framework for transportation reform which the Honourable Don Mazankowski, Minister of Transport, made public in July, 1985, embraces the most significant changes to transport policy and regulation since the National Transportation Act of 1967. In 1967, your committee was confronted with specific legislative proposals to which the committee gave most serious consideration and which perhaps led to as many as 100 amendments to the legislation, most of which were accepted by Parliament and enacted into law.

It is the hope of the Ontario Trucking Association that this committee will propose amendments to the Transportation reform framework which will be beneficial to the Canadian public interest.

The trucking industry is already a most competitive one and the Ontario Trucking Association, whilst opposing total deregulation, could support even greater competition through lessened regulation if the competitive environment thus created was a fair one.

By lessened regulation, we mean that we could go along with removal of the current public necessity and convenience barrier to entry into the trucking industry, provided that the new regulatory system included some conditions on entry or expansion of business.

• 1535

We believe the fitness and market tests currently under consideration by both the federal and provincial governments could be moulded into conditions of entry that would be acceptable to everyone concerned. We believe special attention will be required vis-à-vis the conditions of entry to be applied to the United States carriers. As is explained in our written brief, American carriers can take far greater advantage of a deregulated trucking system in Canada than the Canadian carriers have been able to within the United States. It is

## [Translation]

Mesdames, messieurs, la séance est suspendue jusqu'à 15h30 cet après-midi; nous entendrons alors les représentants de l'*Ontario Trucking Association*.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le vice-président:** Mesdames et messieurs, je rappelle le Comité permanent à l'ordre.

Cet après-midi, nous recevons la visite de l'*Ontario Trucking Association* (Association de camionnage de l'Ontario). Monsieur Nowlan je vous souhaite la bienvenue, au nom du Comité et du président.

**M. R.R. Cope (vice-président exécutif et directeur général de l'Ontario Trucking Association):** Bonjour monsieur le président et messieurs les délégués. L'Association saisit l'occasion qui lui est offerte de se présenter devant ce Comité pour exposer son point de vue sur *Aller sans entraves*.

Le Guide pour la réforme des transports que le ministre des Transports, l'honorable Don Mazankowski, a rendu public en juillet 1985, porte sur les principales modifications en matière de politiques et de règlements sur les transports apportées depuis que la Loi nationale sur les transports a été promulguée en 1967. Cette année-là on a présenté à votre Comité des projets de loi précis qu'il a examinés avec beaucoup d'attention et qui ont entraîné une centaine d'amendements, dont la plupart ont été adoptés par le Parlement et sont entrés en vigueur.

L'*Ontario Trucking Association* espère que ce Comité proposera des amendements au Guide pour la réforme du transport qui seront dans l'intérêt des Canadiens.

L'industrie du camionnage est déjà très concurrentielle et l'*Ontario Trucking Association*, tout en étant contre la déréglementation totale, pourrait appuyer une concurrence plus forte encore en atténuant la réglementation si les conditions créées par la concurrence étaient équitables.

Lorsque nous parlons d'atténuer la réglementation, nous voulons dire que nous pourrions accepter d'enlever les barrières actuelles imposées au public par nécessité et qui lui interdisent l'accès à l'industrie du camionnage, à condition que le nouveau système de réglementation comporte des conditions d'entrée ou prévoit une expansion.

Nous croyons que les tests de capacité et de marché qui font actuellement l'objet d'études de la part des gouvernements fédéral et provinciaux pourraient figurer dans des conditions d'entrée qui seraient acceptables à tous les intéressés. Nous estimons qu'il faut accorder une attention spéciale aux conditions d'entrée à imposer aux transporteurs américains. Comme nous l'avons expliqué dans notre mémoire, les transporteurs américains peuvent tirer un bien meilleur parti du système de camionnage canadien déréglementé que n'ont

## [Texte]

essential that there be maintained a reasonable balance of trade in trucking such as that implied by the Brock-Gottlieb Agreement of 1982.

I would to take the opportunity while I am talking about balance of trade in trucking and transporter trucking to say how shocked the Canadian trucking industry is at the constant intervention by the Department of Consumer and Corporate Affairs before regulatory boards in support of major U.S. carriers. In the current Roadway case before the Ontario Highway Transport Board, Consumer and Corporate Affairs actually commissioned research, paid for by the Canadian taxpayer, that could have as its end result the loss of Canadian jobs to Americans within the United States Roadway organization, all in the name of competition. We must say that we certainly wonder about the attitude of the Canadian government on that.

We are, as indicated before, concerned that the new transportation market environment should be fair as well as free. We believe that according to the railways opportunities to make confidential rates, which need not be compensatory and in the case of Canadian National could mean that the taxpayer is footing part of the transportation bill, would constitute an extremely unfair transportation marketplace. The railways, because of their economic power and financial resources, could manipulate railway rates in a way that could threaten the economic viability of a great number of trucking operations. Long-distance trucking and trucking piggyback service are most clearly threatened because of the ability of the railways to assign sharply lesser rates to their own piggyback units. When requirements that the railway rates be compensatory cease, there will be virtually no protection to the trucking industry from railway rate predation. Even if there were effective competition laws against predation, which today there are clearly not, if railway rates were secret how could one prove predation?

The Crown-owned transportation companies certainly do not fit the free market environment that freedom to move would require to achieve its goals. As is pointed out in our brief, trucking companies that make unwise market decisions can and do go out of business; Maislin is a good case in point. The Canadian National trucking express operation has recorded phenomenal losses over the last decade without being threatened by bankruptcy. We are aware that CN has indicated that it is now looking to sell its trucking operation. We believe that is a sensible, if much overdue, move. But that in itself is not enough. If CN and Air Canada are going to remain as Crown-owned corporations, then there are going to have to be major safeguards to protect against their marketing excesses built into the legislation.

## [Traduction]

pu le faire les transporteurs canadiens aux États-Unis. Il est essentiel de maintenir une balance commerciale raisonnable telle que celle que comportait l'Accord Brock-Gottlieb de 1982.

Tandis que nous discutons de balance commerciale dans le domaine du camionnage et dans les entreprises de camionnage, je profite de l'occasion pour dire à quel point ceux qui jouent un rôle dans l'industrie canadienne du camionnage sont scandalisés de l'intervention constante du ministère de la Consommation et des Corporations devant les commissions de réglementation, en faveur des grandes entreprises de transport américaines. Dans l'affaire *Roadway* actuellement à l'étude devant la Commission des transports routiers de l'Ontario, le ministère de la Consommation et des Corporations a en fait ordonner une recherche payée par le contribuable canadien laquelle, en dernier ressort, pourrait bien entraîner la perte d'emplois canadiens au profit des Américains, au sein de l'organisation *Roadway* des États-Unis, tout cela au nom de la concurrence. Le moins qu'on puisse dire, c'est que nous nous inquiétons de l'attitude du gouvernement canadien dans cette affaire.

Comme nous l'avons déjà indiqué, nous tenons à ce que les conditions du nouveau marché des transports soient aussi équitables que libres. Nous estimons que si l'on permet aux chemins de fer d'appliquer des tarifs confidentiels, qui n'ont pas besoin d'être compensatoires et qui, dans le cas du Canadian National, pourraient signifier que le contribuable paie une partie de la note—cela créerait un marché des transports extrêmement injuste. Les chemins de fer, à cause de leur puissance économique et de leurs ressources financières, peuvent manipuler les tarifs de façon à menacer la viabilité financière d'un grand nombre d'exploitations de camionnage. Le camionnage de longue distance et les services de remorques rail-route sont les plus clairement menacés, à cause de la capacité des chemins de fer de fixer pour leurs propres unités rail-route des tarifs beaucoup plus bas. Lorsque les tarifs compensatoires seront abolis, l'industrie du camionnage n'aura pratiquement aucune protection contre les méfaits des tarifs ferroviaires. Même s'il existait des lois efficaces sur la concurrence, ayant pour objet de prévenir de tels méfaits—aujourd'hui une telle législation brille par son absence—si les tarifs ferroviaires étaient secrets, comment pourrait-on prouver qu'il y a méfait?

Les sociétés de transport de la Couronne ne remplissent certainement pas les conditions du marché libre que le programme «Aller sans entraves» imposerait pour atteindre ses objectifs. Comme nous l'avons souligné dans notre mémoire, les entreprises de camionnage qui prennent des décisions commerciales peu judicieuses risquent la faillite et c'est d'ailleurs ce qui leur arrive. Maislin est, à cet égard un exemple éloquent. Au cours de la dernière décennie, le service des messageries du Canadian National a enregistré des pertes phénoménales sans être menacé de faillite. Nous savons que le CN a indiqué qu'il songe à vendre son service de camionnage. Selon nous, c'est un geste raisonnable bien que très tardif. Mais en soi, une telle mesure est insuffisante. Si le CN et Air Canada doivent demeurer des sociétés de la Couronne, il faut



[Text]

Finally, we would like to suggest that in fairness Parliament should build into the legislation an amendment to the Income Tax Act that would allow trucking companies to write off against taxes the asset value of those operating authorities that have been purchased in good faith by trucking companies under the previous laws and regulations established by government. This action was taken in the United States at the time of their Motor Carrier Act of 1980, and we believe comparable action is required in Canada.

That concludes our opening statement, Mr. Chairman. Mr. Sanderson and I will now be pleased to deal with any questions members of the committee may have.

• 1540

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Cope. We will begin our questioning with Mr. Angus, followed by Mr. Taylor and then Mr. Tobin. Gentlemen, I would ask you for the first round of questioning if we could limit it to approximately 12 minutes, after which we will come back for a second round.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Cope, Mr. Sanderson, welcome. I appreciate the very extensive brief you have provided, and I also thank you for giving it to us in advance. It makes it much easier for us to follow up on with some specific questioning.

On page 4 of the October 31 submission, you seem to be resigned to the fact that deregulation will occur and that in fact American companies will move into the marketplace in Ontario. Let me ask you first which you would prefer, a specific, regulated bar to American entry into the Canadian marketplace, or the restrictions of tax-paid Canadian equipment and the employment of Canadian drivers like they have in the States. Which would you prefer?

**Mr. Cope:** First of all, we do not oppose the entry into Canada of American carriers. What we do try to persuade government to consider is some kind of mechanism which tempers the rate at which they can come in and the rate at which they can expand within Canada. So we would not favour a bar.

Certainly, in the case of intra-Canadian operations, we would think that government would want to require that the foreign carrier employ Canadian tax-paid equipment and Canadian drivers, but on the international services I do not think that is a realistic requirement. I think both countries right now will allow, in the case of international services, the carriers to use the equipment and drivers of the country of origin for international traffic. The problem becomes more complicated when you are within one country and you are attempting to fill out your cube in your truck with domestic traffic. Then specific rules have to apply.

**Mr. Angus:** I took the opportunity to compare your brief—I think it was the July 15 brief—with that of the Canadian

[Translation]

prévoir dans leurs lois de rigoureuses mesures de protection pour compenser leurs abus d'exploitation.

Enfin, nous aimerions proposer qu'en toute justice, le Parlement introduise dans la législation un amendement à la *Loi de l'impôt sur le revenu* qui permettrait aux entreprises de camionnage de défalquer des impôts la valeur d'actif des permis d'exploitation qu'elles ont achetés de bonne foi en vertu des anciennes lois et des anciens règlements. Les États-Unis ont pris une telle mesure au moment de l'adoption de leur *Motor Carrier Act of 1980*, et nous croyons qu'une action analogue s'impose au Canada.

Cela, monsieur le président, conclut notre déclaration préliminaire. M. Sanderson et moi-même serons heureux de répondre aux questions des membres du Comité.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Cope. Nous commencerons notre interrogation par M. Angus, suivi de M. Taylor et ensuite de M. Tobin. Messieurs, je vous demande pour la première série de questions de vous la limiter à environ 12 minutes, après quoi nous reviendrons pour une autre série.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président. Monsieur Cope, monsieur Sanderson, soyez-les bienvenus. J'apprécie le mémoire très détaillé que vous nous avez fourni et je vous remercie aussi de nous l'avoir remis à l'avance. Cela nous permet beaucoup plus facilement de poser des questions précises.

À la page 4 du mémoire du 31 octobre, vous semblez résignés au fait que la déréglementation aura lieu et qu'à la vérité, les sociétés américaines s'amèneront sur le marché de l'Ontario. Veuillez nous dire d'abord si vous préférez un obstacle précis à l'entrée des Américains sur le marché canadien, ou l'obligation d'employer de l'équipement canadien libéré d'impôt et des chauffeurs canadiens, comme c'est le cas aux États-Unis.

**M. Cope:** Tout d'abord, nous ne nous opposons pas à l'entrée des transporteurs américains au Canada. Ce que nous essayons de persuader le gouvernement d'envisager, c'est une sorte de mécanisme qui tempérerait le rythme auquel ils peuvent entrer et le rythme auquel ils peuvent s'étendre au Canada. Nous ne serions donc pas favorables à une interdiction.

Certes, dans le cas d'activités au Canada, nous pensons que le gouvernement exigerait que le transporteur étranger emploie de l'équipement canadien libéré d'impôt et des chauffeurs canadiens, mais dans les services internationaux, je ne pense pas que ce soit une exigence réaliste. Je pense que les deux pays pour l'instant permettront aux transporteurs, dans le cas des services internationaux, d'utiliser l'équipement et les chauffeurs du pays d'origine pour le transport international. Le problème devient plus compliqué lorsque vous êtes à l'intérieur du pays et que vous essayez d'utiliser votre camion pour du transport intérieur. C'est là que des règles particulières doivent s'appliquer.

**M. Angus:** J'ai profité de l'occasion pour comparer votre mémoire—je pense que c'était le mémoire du 15 juillet—à

*[Texte]*

Trucking Association and the timing of deregulation. CTA suggests that we should experiment with international deregulation first, before we move into domestic. Your brief suggests the other way around. Am I mistaken?

**Mr. Cope:** I believe so, Mr. Angus. I am certain that the Canadian Trucking Association position is to deregulate domestically before you extend it to international operations. That is our position, as well.

**Mr. Angus:** Okay, maybe on the second round I will come back to that. I will just check the information, but it seemed that the CTA... in fact, when we discussed it, that CTA were looking at experimenting with the international first, so we could get an idea of what the impacts were going to be.

You talk about the restoration of a level playing field with regard to so-called unfair legislation requirements in Canada—"so-called" being my term—and you gave some examples: lower fuel taxes, less onerous and costly legislative labour standards. Are you saying that you want lower safety standards, fewer restrictions on operating time by drivers, reduction in minimum wage laws, or changes in labour codes regarding unionization of workers, etc? Is that what you are talking about?

**Mr. Cope:** Mr. Angus, I think I will let Mr. Sanderson give you some examples on this matter.

**Mr. J.A. Sanderson (Vice-President, Public Affairs, CP Trucks):** Mr. Angus, clearly that is not what we are after in this industry. We are pushing throughout the country for much more stringent safety controls in the trucking industry. It is becoming one of our prime interests, particularly in view of the increasing costs of insurance, workmen's compensation, concerns about dangerous commodities and spills. Definitely safety is something that must be improved and not allowed to deteriorate.

Our concern is the cost base that a U.S. carrier is working from. Our calculations are that a U.S. carrier coming into Canada can operate with between 12¢ and 15¢ a gallon less fuel cost. One of our concerns is that just recently, on September 3, in Canada a new diesel fuel tax was introduced by the federal government of 2¢ a litre, which virtually doubled our disadvantage with the U.S.-based carrier.

Another factor that reduces the cost of operating in the United States is the use of extended-length vehicles on four-lane highways. This kind of change is what we are seeking so that our cost structure is more competitive with that of the U.S. carriers. Particularly, we are looking for some period in

*[Traduction]*

celui de l'Association canadienne du camionnage au sujet du choix du moment de la déréglementation. L'ACC laisse entendre que nous devrions d'abord faire l'expérience de la déréglementation internationale avant de nous attaquer à la déréglementation intérieure. Dans votre mémoire, vous proposez l'inverse. Est-ce que je me trompe?

**M. Cope:** Je le crois, monsieur Angus. Je suis sûr que la position de l'Association canadienne du camionnage est de déréglementer à l'intérieur avant de le faire pour les activités internationales. C'est également notre position.

**M. Angus:** D'accord, peut-être que dans la deuxième série de questions, je reviendrai là-dessus. Je vérifierai simplement le renseignement, mais il me semblait que l'ACC... en fait, lorsque nous en avons discuté, l'ACC envisageait l'expérimentation au niveau international d'abord, afin d'avoir une idée de ce que les effets seraient.

Vous parlez du rétablissement de règles du jeu équitables au sujet d'exigences prétendues équitables de la loi au Canada—"prétendues" est de moi—et vous avez donné certains exemples: une diminution des impôts sur le carburant, des normes de travail moins lourdes et moins coûteuses dans la loi. Dites-vous que vous voulez des normes de sécurité moins élevées, des restrictions moins nombreuses sur le temps de travail des chauffeurs, une réduction du salaire minimum établi par la loi ou des changements dans les codes du travail au sujet de la syndicalisation des travailleurs, etc.? Est-ce cela dont vous parlez?

**M. Cope:** Monsieur Angus, je pense que je laisserai M. Sanderson vous donner des exemples à ce sujet.

**M. J.A. Sanderson (vice-président, Relations publiques, Camionnage CP):** Monsieur Angus, ce n'est nettement pas ce que nous cherchons dans notre domaine d'activité. Nous faisons pression dans tout le pays en faveur de mesures de contrôle de sécurité plus strictes dans l'industrie du camionnage. Cette question présente pour nous le plus haut intérêt, compte tenu en particulier des coûts croissants de l'assurance, de l'indemnisation des accidents de travail, des préoccupations au sujet des produits dangereux et des déversements. La sécurité est certainement une chose qui doit être améliorée et qu'on ne doit pas laisser détériorer.

Notre préoccupation est la base de coûts sur laquelle fonctionne le transporteur des États-Unis. Selon nos calculs, un transporteur des États-Unis qui vient au Canada peut fonctionner avec un coût de carburant inférieur de 12c. à 15c. le gallon. Et l'une de nos préoccupations est le fait que tout récemment, le 3 septembre, une nouvelle taxe de 2c. le litre a été introduite au Canada par le gouvernement fédéral, ce qui a en pratique doublé notre désavantage par rapport aux transporteurs dont le siège social est aux États-Unis.

Un autre facteur qui réduit le coût d'exploitation aux États-Unis à l'utilisation des véhicules allongés sur les routes à quatre voies. Ce type de changement est ce que nous cherchons afin que notre structure des coûts soit plus concurrentielle par rapport à celle des transporteurs américains. En particulier,

*[Text]*

which the Canadian-based carrier can adjust to the deregulatory environment in Canada before the U.S. carrier, operating from a lower cost base and more experienced in the deregulation, comes in and begins what we see as cut-throat competition.

**Mr. Angus:** Your answer leads me to two additional questions. On the longer operating units, depending on your point of view, longer trucks or longer trailers can be considered one of two things or should be reviewed in one or two ways. One would strictly be under economics, the ability to haul more at the same cost or basically the same cost. But there is another aspect to that, and that is the question of safety, which I know has been dealt with in Ontario as well as other provinces in terms of the pup trailers and the third trailer.

Getting into the question of continued regulations, where is the line between the decision by management that something is economically feasible and the perception by others that there is a safety factor involved, and who in your estimation should make the final decision on that? Should it be the trucking company itself, or should it be some kind of regulatory agency?

**Mr. Sanderson:** Mr. Angus, the decision usually is a joint decision between the regulatory agency and the trucking associations and individual truckers. These kinds of vehicles are now operating in four provinces. The economics of their operation is very clear. We are talking somewhere between 25% and 40% reduction in over-the-road costs.

In terms of safety, the operations so far in the four provinces have been amongst the safest of any trucking operations. They are perhaps also a model for how we should be running the whole industry in terms of safety, because the vehicles used in the long-truck operation are very carefully specified; they are receiving top maintenance; they are driven by experienced drivers who are very carefully checked out in advance. The safety record of these vehicles in Canada for the last seven or eight years in which they have been operating is so far ahead of regular trucking operations that, as I say, it really is a model for the whole industry.

**Mr. Angus:** But it is the model aspect I am looking at. I am not disputing whether or not they are safe, but I am using them as an example. We heard from the railroads that they feel they should be the ones to make the decision as to whether or not operating without a caboose is safe. They do not feel they really have to go before any kind of regulatory body.

What I am asking you is: In a province, say, that does not allow the use of the three units or whatever it is called, who should decide? Should it be a regulatory agency that would continue to exist that makes that decision, regardless of the fact that from the perspective of the industry it is seen as an economic situation?

*[Translation]*

nous voulons une période pendant laquelle les transporteurs établis au Canada peuvent s'adapter au contexte de déréglementation au Canada avant que les transporteurs américains, qui fonctionnent avec des coûts inférieurs et on plus d'expérience de la déréglementation, arrivent et commencent à faire ce que nous considérons comme une concurrence impitoyable.

**M. Angus:** Votre réponse m'amène à deux questions complémentaires. Au sujet des unités plus longues, selon votre point de vue, des camions plus longs ou des remorques plus longues peuvent être considérés comme l'une de deux choses ou devraient être examinés d'une ou deux façons. L'une serait strictement de caractère économique, la capacité de transporter plus de marchandises au même coût ou fondamentalement au même coût. Mais il y a un autre aspect à cela et c'est la question de la sécurité qui, je le sais, a été traitée en Ontario ainsi que dans d'autres provinces en matière de remorques et de troisièmes remorques.

Si nous parlons de la question de la poursuite de la réglementation, où est la limite entre les gestionnaires qui décident que quelque chose est réalisable au point de vue économique et les autres qui considèrent qu'il y a un facteur de sécurité et qui, selon vous, devrait prendre les décisions finales là-dessus? Devrait-ce être la compagnie de camionnage elle-même ou devrait-ce être un quelconque organisme de réglementation?

**M. Sanderson:** Monsieur Angus, la décision est habituellement prise en commun entre l'organisme de réglementation et les associations de camionnage et les camionneurs individuels. Ce genre de véhicules roule maintenant dans quatre provinces. L'aspect économique de leur fonctionnement est très clair. Nous parlons de 25 p. 100 à 40 p. 100 de réduction des coûts sur la route.

Quant à la sécurité, les activités jusqu'ici dans les quatre provinces ont été parmi les plus sûres de toutes les activités de camionnage. Elles constituent aussi peut-être un modèle de la façon dont nous devrions administrer toute l'industrie en termes de sécurité, car les véhicules utilisés dans les activités de camions longs font l'objet de spécifications très précises; ils reçoivent le meilleur entretien; ils sont conduits par des chauffeurs d'expérience qui sont soigneusement vérifiés à l'avance. Le dossier de sécurité de ces véhicules au Canada dans les sept ou huit dernières années dans lesquels ils ont roulé est tellement supérieur à celui des activités ordinaires de camionnage que, comme je le dis, ils constituent vraiment un modèle pour toute l'industrie.

**M. Angus:** Mais c'est l'aspect modèle que j'examine. Je ne discute pas de leur sécurité, mais je les utilise comme exemple. Les compagnies ferroviaires nous ont dit qu'elles considéreraient que ce sont elles qui devraient décider si le fait de circuler sans wagon de queue est sécuritaire. Elles ne considèrent pas qu'elles doivent vraiment demander la permission à un organisme de réglementation.

Voici ce que je vous demande: dans une province, disons, qui ne permet pas l'utilisation des trois unités, quel qu'en soit le nom, qui devrait décider? La décision devrait-elle être prise par un organisme de réglementation qui continuerait à exister, sans tenir compte du fait que dans l'optique de l'industrie, c'est considéré comme une situation économique?



[*Texte*]

**Mr. Sanderson:** Quite clearly, I think it comes under the power of the regulatory agency, and I believe every long-truck operation in Canada is subject to a specific permit granted for the use of those vehicles by the province and is cancellable on any evidence . . .

**Mr. Angus:** But that is today. What we are doing is looking a bit into the future in terms of the white paper. Do you want to see it continue that way?

**Mr. Sanderson:** Absolutely.

**Mr. Angus:** Good. That is the answer I was looking for.

The other aspect that your comments suggest some further inquiries about is this. We hear from time to time . . . It does not matter which transportation industry we talk about. Everybody complains about government charges, whether it is gasoline tax or seaway tolls or the cost of airports or what have you. The Auditor General's report, I think, indicated that only about 49% of the cost of running airports is recovered. Do you have any studies—and I realize this may just be for Ontario—that indicate the extent with which your members pay for the roadbeds they use?

• 1550

**Mr. Cope:** Each year, we compare the amount of taxes that are collected by the Province of Ontario with the entire budget of the Ministry of Transportation and Communications, and you can go back over an eight- or nine-year period and find that the amount of money collected in taxes more than matches the expenses of that ministry.

**Mr. Angus:** This is taxes paid by the trucking industry in Ontario?

**Mr. Cope:** Not just the trucking industry. It is the taxes paid by the motor vehicles that operate over the roads in Ontario, both in terms of normal license plate fees and, in the case of the trucking industry, the special operating authorities.

**Mr. Angus:** You just say MTC, so obviously you do not include any policing costs in there by the Attorney General or Solicitor General, just the MTC costs.

**Mr. Cope:** As a matter of fact, we have inquired into it in the way that you show, where we have looked at the cost of policing, and we removed some of the expenses of the Ministry of Transportation and Communications, because they are involved in communications as well. But when you make those adjustments, you still find the moneys collected are a match for the expenditures recorded.

**Mr. Angus:** Do those studies also deal with the ratio between commercial for hire traffic, the owner controlled traffic—by that, I mean the manufacturing company that has its own fleet—versus private passenger, to show the breakdown in terms of taxes from each of the components?

[*Traduction*]

**M. Sanderson:** Très clairement, je pense que cette question relève du pouvoir de l'organisme de réglementation et je crois que chaque entreprise de camions longs au Canada est soumise à un permis particulier accordé pour l'utilisation de ces véhicules par la province et qui peut être annulé sur la foi de n'importe quelles données . . .

**M. Angus:** Mais c'est aujourd'hui. Ce que nous faisons, c'est examiner un peu l'avenir en termes du Livre blanc. Voulez-vous que les choses se poursuivent de cette façon?

**M. Sanderson:** Absolument.

**M. Angus:** Bien. C'est la réponse que je cherchais.

Voici l'autre aspect au sujet duquel vos commentaires soulèvent d'autres questions. Nous entendons dire de temps à autre . . . Peu importe de quelle industrie des transports nous parlons. Tout le monde se plaint des frais de l'État, que ce soit la taxe sur l'essence ou les péages de la voie maritime ou le coût des aéroports ou quoi que ce soit. Le rapport du vérificateur général, je pense, a indiqué qu'environ seulement 49 p. 100 du coût d'exploitation des aéroports est récupéré. Avez-vous des études—et je sais bien que ce peut être seulement pour l'Ontario—qui indiquent dans quelle mesure vos membres paient pour les routes qu'ils utilisent?

**M. Cope:** Chaque année, nous comparons le montant des impôts qui sont perçus par la province de l'Ontario au budget entier du ministère des Transports et des Communications et vous pouvez remonter sur une période de huit ou neuf ans et constater que la somme d'argent perçue en impôts est plus qu'équivalente aux dépenses de ce ministère.

**M. Angus:** Ce sont les impôts payés par l'industrie du camionnage en Ontario?

**M. Cope:** Pas seulement l'industrie du camionnage. Ce sont des impôts payés par les véhicules à moteur qui circulent sur les routes de l'Ontario, tant les frais ordinaires des plaques d'immatriculation que, dans le cas de l'industrie du camionnage, les organismes spéciaux d'exploitation.

**M. Angus:** Vous parlez seulement du ministère des Transports et des Communications et vous n'incluez donc pas les coûts de surveillance du ministère de la Justice ou du ministère du solliciteur général, seulement les coûts du ministère des Transports et des Communications.

**M. Cope:** En fait, nous nous sommes renseignés sur ce que vous mentionnez et nous avons examiné le coût de surveillance et nous avons enlevé certaines des dépenses du ministère des Transports et des Communications, parce que ce dernier s'occupe également des communications. Mais lorsque vous faites ces rajustements, vous constatez encore que l'argent perçu correspond aux dépenses enregistrées.

**M. Angus:** Est-ce que ces études traitent aussi du ratio entre le transport commercial pour le compte d'autrui, le transport exploité par le propriétaire—je veux dire par là l'entreprise de fabrication qui a son propre parc, par opposition aux voitures particulières, afin de démontrer la ventilation en termes d'impôt de chacun des éléments?

*[Text]*

**Mr. Cope:** No. We have not had anything in Ontario recently that would reach a judgment as to which users of the road system are paying their particular share. In total, we know that all of the road users pay the total cost.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Angus. We look forward to your second round of questioning.

**Mr. Angus:** I have just one last point, if I may. If that material is available, would you be prepared to share it with the committee, the most recent study that you have done?

**Mr. Cope:** Certainly, we will supply the committee with the material I have just referred to, but they are hardly in the form of studies. They are just simple comparisons of public accounts.

**Mr. Angus:** That is fine. It makes our job a little easier. Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you. Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** Thank you, Mr. Chairman.

I would like to follow the line of Mr. Angus's questioning. We hear from railways that they have to provide their own roadbed but the truckers get theirs free. I wonder, in your calculations, if you have considered the fact that to carry a tractor and a trailer, a 16-wheeler, a highway department must put on maybe another four or six inches of base. In your calculations, did you calculate that particular cost?

**Mr. Cope:** Mr. Taylor, we have not, in Ontario, made that kind of more penetrating analysis, at least in recent years. But as you will recall, from your days as Minister of Highways and Transport, those kinds of is a great number of them carried out by the U.S. government and by different U.S. states, by different Canadian provinces, from time to time, and they reach different conclusions. But it is certainly our feeling that all of the users of the road in Ontario pay the total costs of the road system.

We find it just a bit curious that the railways seem to be questioning this. We can observe, when it comes to the question of payment of taxes, that the railways do not, for example, pay municipalities taxes on the same schedule as the trucking industry. They pay grants in lieu of taxes, and you go back into the Canadian National... If we were to draw up comparisons between the assistance given by the state to the railways and the assistance given by the state to the trucking industry, we would come out clear winners.

**Mr. Taylor:** Yes, very much so. The reason I ask is that several years ago when we started to modernize the highways in the province of Alberta, that charge was laid by some organizations. And so, in setting the fees for the trucks, we calculated the damage they would do over a period of years, the length of the highway, how much and how soon we would

*[Translation]*

**M. Cope:** Non. Nous n'avons rien eu en Ontario récemment qui indiquerait quels usagers du réseau routier paient chaque part particulière. Au total, nous savons que tous les usagers de la route paient le coût total.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Angus. Nous vous entendrons pour une deuxième série de questions.

**M. Angus:** J'ai juste un dernier point, si vous le permettez. Si cette documentation est disponible, seriez-vous prêt à la partager avec le Comité, l'étude la plus récente que vous ayez faite?

**M. Cope:** Certainement, nous donnerons au Comité la documentation dont je viens de parler, mais elle ne prend pas vraiment la forme d'études. Il s'agit de comparaisons simples des comptes publics.

**M. Angus:** C'est bien. Cela rend notre travail un peu plus facile. Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Taylor.

**M. Taylor:** Merci, monsieur le président.

Je voudrais poursuivre dans l'esprit des questions de M. Angus. Les compagnies ferroviaires nous disent qu'elles doivent fournir leurs propres voies tandis que les camionneurs les ont gratuitement. Je me demande, dans vos calculs, si vous avez tenu compte du fait que pour supporter un tracteur et une remorque, un seize roues, le ministère de la Voirie doit ajouter peut-être quatre à six pouces d'assise à la chaussée. Dans vos calculs, avez-vous calculé ce coût particulier?

**M. Cope:** Monsieur Taylor, nous n'avons pas, en Ontario, fait ce type d'analyse plus pénétrante, du moins dans les dernières années. Mais comme vous vous le rappellerez, depuis l'époque où vous étiez ministre de la Voirie et des Transports, des études de ce genre ont été réalisées en Amérique du Nord. Nombre d'entre elles ont été réalisées par le gouvernement des États-Unis et par divers états américains, par diverses provinces canadiennes, de temps à autre, et elles en viennent à des conclusions différentes. Mais nous considérons certainement que tous les utilisateurs de la route en Ontario paient les coûts totaux du réseau routier.

Nous trouvons simplement un peu curieux que les compagnies ferroviaires semblent mettre cet élément en cause. Nous pouvons faire observer, quand nous parlons du paiement des impôts, que les compagnies ferroviaires, par exemple, ne paient pas les impôts municipaux selon le même barème que l'industrie du camionnage. Elles versent des compensations d'impôts ou allez voir le Canadien National... Si nous devons établir des comparaisons entre l'aide donnée par l'État aux compagnies ferroviaires et l'aide donnée par l'État à l'industrie du camionnage, nous en sortirions nettement les gagnants.

**M. Taylor:** Oui, beaucoup. La raison pour laquelle je pose la question est qu'il y a plusieurs années, lorsque nous avons commencé à moderniser les routes en Alberta, cette accusation a été portée par certaines organisations. Et ainsi, en établissant les droits pour les camions, nous avons calculé les dommages qu'ils feraient sur un certain nombre d'années, la longueur des

*[Texte]*

have to restore it, how much thicker we had to put the base, and then we set the rates accordingly. That seemed to satisfy the people of Alberta that the truckers and the cars were paying their share. It also made the difference between the car owners and the truckers, because the car owners, at that time, were saying, Oh, we are paying extra because of the truckers. But actually, that was not so because of the fees we charged for licences. But more than that, what many people forget is the tax that you pay on your gasoline. A tractor trailer might get three or four or five miles to the gallon and a car might get 28 or 30. So all these calculations have to be taken in. And personally, I am satisfied the truckers are paying their full share of the roadbed they are using.

**Mr. Cope:** Yes, well . . .

**Mr. Taylor:** I thought you might want to make a comment on that.

**Mr. Cope:** Yes. Of course, Mr. Taylor, I think all the provinces are alike in this. They do make heavier charges for heavier trucking vehicles, so there is a calculation on the part of government that takes into account the wear and tear on the highways through use, in the form of fees that are imposed upon the particular vehicle.

But there is under way right now in Canada a series of studies by the Roads and Transport Association of Canada that are looking into questions of sizes and weights of vehicles that are going to set standards—hopefully uniform standards—to come into play in the years ahead. So the work of that group is going to be helpful to us all.

**Mr. Taylor:** Yes. I would like to switch a little bit, if you would not mind a personal question: Are you both in the trucking business?

**Mr. Cope:** I am an association staff employee, Mr. Taylor; Mr. Sanderson is in the trucking business.

**Mr. Taylor:** Good. I would like to ask this question: What do you have to pay for a tractor and a trailer today? What would the price be? Approximately.

**Mr. Sanderson:** A tractor currently will run between \$80,000 and \$110,000 and a trailer probably in the order of \$20,000 to \$30,000. So somewhere in the order of \$130,000 to \$140,000 for the combined unit.

**Mr. Taylor:** So, when people say that you are going to put greenhorns at the wheel, can you consider anybody who invests \$140,000 or \$150,000 in equipment will not be pretty certain that the man who operates that is qualified?

**Mr. Sanderson:** That is absolutely for sure. Not only is the capital cost very high but the maintenance cost of an inefficient or uncared-for driver can be very expensive. We are of course very, very safety conscious, and all of our drivers these days undergo a very careful training program and continuous scrutiny throughout their driving careers.

*[Traduction]*

routes, dans quelle mesure et dans combien de temps nous devrions les réparer, quelle épaisseur nous devions ajouter à la base et nous avons alors établi les tarifs en conséquence. Cela a semblé convaincre les habitants de l'Alberta que les camionneurs et les voitures payaient leur part. Ce système permettait aussi de distinguer entre les propriétaires de voitures et les camionneurs, car les propriétaires de voitures, à cette époque, disaient: nous payons plus cher à cause des camionneurs. Mais, en fait, ce n'était pas le cas, à cause des droits que nous demandions pour les plaques d'immatriculation. Mais encore plus que cela, beaucoup de gens oublient la taxe que vous payez sur votre essence. Un poids-lourd peut faire trois ou quatre ou cinq milles au gallon et une voiture peut faire 28 à 30 milles au gallon. Il faut donc tenir compte de tous ces calculs. Et personnellement, je suis convaincu que les camionneurs paient leur part entière de la route qu'ils utilisent.

**M. Cope:** Oui, et bien . . .

**M. Taylor:** Je pensais que vous voudriez faire une remarque à ce sujet.

**M. Cope:** Oui. Bien entendu, monsieur Taylor, je pense que toutes les provinces sont semblables sous ce rapport. Elles imposent des frais plus élevés aux véhicules à charge lourde, et il y a donc un calcul de la part du gouvernement qui tient compte de l'usure des routes par l'utilisation, sous la forme de droits qui sont imposés pour chaque véhicule.

Mais à l'heure actuelle, l'Association des routes et transports du Canada réalise une série d'études portant sur les questions de taille et de poids des véhicules et qui permettront d'établir des normes, nous espérons des normes uniformes, qui entreront en jeu dans les prochaines années. Le travail de ce groupe vous sera donc utile à tous.

**M. Taylor:** Oui. Je voudrais passer un peu à autre chose, si mes questions personnelles ne vous dérangent pas: êtes-vous tous deux dans le secteur du camionnage?

**M. Cope:** Je fais partie du personnel de l'association, monsieur Taylor; M. Sanderson est dans le domaine du camionnage.

**M. Taylor:** Bien. Je voudrais poser cette question: qu'est-ce que vous devez payer pour un tracteur et une remorque aujourd'hui? Quel en serait le prix? Approximativement.

**M. Sanderson:** Un tracteur coûte actuellement de 80,000\$ à 110,000\$ et une remorque probablement de 20,000\$ à 30,000\$ environ. L'ensemble coûte donc environ 130,000\$ à 140,000\$.

**M. Taylor:** Alors, lorsque les gens disent que vous allez mettre des blancs-becs au volant, pouvez-vous imaginer qui que ce soit qui investirait 140,000\$ ou 150,000\$ dans du matériel et qui ne serait pas assez sûr que l'homme qui le conduit soit qualifié?

**M. Sanderson:** C'est tout à fait certain. Non seulement le coût d'immobilisation est très élevé, mais le coût d'entretien d'un chauffeur inefficace ou inattentif peut être très élevé. Bien entendu, nous sommes très conscients des questions de sécurité et tous nos chauffeurs actuellement suivent un



[Text]

**Mr. Taylor:** In addition to what the province requires?

**Mr. Sanderson:** Absolutely.

**Mr. Taylor:** Yes.

**Mr. Sanderson:** We are much more stringent than the provincial requirements.

**Mr. Taylor:** I just wanted to get that on the record.

The other point that bothers me a little bit is we continually hear about the CNR and their piggybacking. I remember a time when I was very angry at the CNR for piggybacking because it was most unfair at that time, the way they were handling it. Does the CPR also piggyback?

**Mr. Sanderson:** Yes. Both railways are quite active in the piggyback operation, I think. I cannot really answer for CP Rail, because I have spent most of my career with CP Trucks, and I am very versed with that. But both railways are in the piggyback business.

**Mr. Taylor:** And the CP operates... John Jones can piggyback his truck from Halifax to Vancouver?

**Mr. Sanderson:** That is correct, Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** Yes. Have you ever made any comparison between the rates charged by the CPR and the CNR for the piggybacking?

**Mr. Sanderson:** I think I will let my cohort answer that one. No, I have not. Not really.

**Mr. Taylor:** No. Well, the point I am trying to get at is everybody is saying if we privatize CNR, then the problem will seem to disappear. And I am having difficulty following that. Although I am a free-enterpriser, if both are charging comparable rates today and if both are taking trucks, how would privatizing it make any difference?

• 1600

**Mr. Sanderson:** This is a fairly complicated question. In today's market, the railways are permitted to discuss the costs of their piggyback operations between one another and to establish the tariffs under which piggyback traffic moves. *Freedom to Move* contemplates eliminating both the ability of the two railways to discuss with one another and the new opportunity for the railways to price at a level below their cost structure. At the present time, under the Railway Act, they are restricted from pricing below the variable cost level. Coupled with the proposed provision for secret contracts and approval of kickbacks and other types of pricing structures, in our view, this will lead to unbridled competition and a very destructive competition between the railways. It is one of our concerns.

[Translation]

programme de formation très bien et sont continuellement surveillés pendant leur carrière comme chauffeurs.

**Mr. Taylor:** En plus de ce que la province exige?

**Mr. Sanderson:** Tout à fait.

**Mr. Taylor:** Oui.

**Mr. Sanderson:** Nous sommes beaucoup plus stricts que les exigences des provinces.

**Mr. Taylor:** Je voulais simplement que ce soit consigné au compte rendu.

L'autre élément qui me dérange un peu est le fait que nous entendons continuellement parler du ferroutage du CN. Je me rappelle d'une époque où j'étais très fâché à l'égard du CN à cause du ferroutage parce que c'était très inéquitable à cette époque, la façon dont il l'administrerait. Est-ce que le CP fait aussi du ferroutage?

**Mr. Sanderson:** Oui. Les deux compagnies ferroviaires sont assez actives dans le domaine du ferroutage, je pense. Je ne peux pas vraiment répondre pour le CP Rail, parce que j'ai passé la plus grande partie de ma carrière avec CP Camionnage et je suis très versé là-dessus. Mais les deux compagnies ferroviaires font du ferroutage.

**Mr. Taylor:** Et le CP exploite... John Jones peut faire transporter son camion par rail de Halifax à Vancouver?

**Mr. Sanderson:** C'est exact. Monsieur Taylor.

**Mr. Taylor:** Oui. Avez-vous déjà fait des comparaisons entre le prix demandé par le CP et le CN pour le ferroutage?

**Mr. Sanderson:** Je pense que je laisserai mon assistant répondre à cette question. Non, pas vraiment.

**Mr. Taylor:** Non. Bien, ce que je veux dire, c'est que tout le monde dit que si nous privatisons le CN, le problème semblerait disparaître. Et j'ai de la difficulté à suivre ce raisonnement. Bien que je sois partisan de la libre entreprise, si tous deux demandent des prix comparables aujourd'hui et si tous deux prennent les camions, comment la privatisation fera-t-elle une différence?

**Mr. Sanderson:** C'est une question relativement compliquée. Sur le marché d'aujourd'hui, les compagnies ferroviaires ont le droit de discuter des coûts de leurs activités de ferroutage l'une avec l'autre et d'établir les tarifs de transport par ferroutage. Le document *Aller sans entraves* envisage l'élimination à la fois de la capacité des deux compagnies ferroviaires de discuter l'une avec l'autre et la nouvelle possibilité pour les compagnies ferroviaires de fixer leurs prix à un niveau inférieur à la structure de coûts. À l'heure actuelle, en vertu de la Loi sur les chemins de fer, elles ne peuvent pas établir leurs prix en dessous du niveau des coûts variables. Combinée à la proposition de dispositions relatives aux contrats secrets et à l'approbation de ristournes et d'autres types de structures d'établissement des prix, à notre avis, cette mesure entraînera une concurrence débridée et une concurrence très destructive entre les compagnies ferroviaires. C'est l'une de nos préoccupations.

[*Texte*]

**Mr. Taylor:** You fear that the CNR, because it is a Crown corporation, may underprice and then come back to the government to pick up the difference.

**Mr. Sanderson:** Yes. It is my view that this would happen.

**Mr. Taylor:** I can fully follow your arguments. An individual cannot compete against government money or taxpayers' money, either in transportation or in agriculture. I think your point is well taken in this respect.

There is another point I would like to pursue, if I have time, Mr. Chairman. Say I want to go into the trucking business in Ontario and I have the expertise, money and equipment. I would have to go before the Ontario Highway Transport Board or Motor Vehicle Board in order to get a permit.

**Mr. Sanderson:** You would have to make an application to the Ontario Highway Transport Board.

**Mr. Taylor:** Good. Suppose I want to operate from X to Z, but there is already a trucking firm operating there. Suppose further the business is increasing, but the firm with the permit adds another vehicle every time additional business comes. In other words, you keep out anybody new from getting in. This is what I found to be the case in many instances in Alberta. We were really discriminating against any new person coming in, because the firm with the franchise could simply add more vehicles to meet the demand. Is it similar in Ontario?

**Mr. Cope:** Mr. Taylor, the system operating today is coming to an end in the next year or two. It requires the new applicant to prove public necessity and convenience. Of course, this sets up a contest, with the person who wants to get in trying to prove that the public and the world need him, and with those already in trying to prove that he is not needed.

We are not trying to maintain those old economic barriers in being. We have been discussing this within Ontario and we have made some progress in defining a new system that would not do away with the economic regulation but would reduce it substantially. The trucking industry now favours a substantially reduced regulatory system, but not one which eliminates all regulation.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Taylor. I am sorry, sir; your time is up.

**Mr. Taylor:** Okay.

**The Vice-Chairman:** We will get back. Mr. Tobin, to be followed by Mr. Belsher and then Mr. Benjamin.

**Mr. Tobin:** Thank you very much, Mr. Chairman. I like to welcome our witnesses today and thank them for their briefs.

I cannot help but be struck by the witness's analysis of in the trucking industry in the province of Ontario. I presume you are

[*Traduction*]

**M. Taylor:** Vous craignez que le CN, parce que c'est une société d'État, puisse fixer ses prix trop bas et ensuite revenir à l'État pour percevoir la différence.

**M. Sanderson:** Oui. C'est mon opinion que c'est ce qui arriverait.

**M. Taylor:** Je peux tout à fait suivre vos arguments. Une personne ne peut pas faire concurrence à l'argent de l'État ou à l'argent des contribuables, que ce soit dans le transport ou dans l'agriculture. Je pense que ce que vous dites est juste à ce sujet.

Il y a une autre question que j'aimerais soulever, si j'ai le temps, monsieur le président. Disons que je veux me lancer dans le camionnage en Ontario et que j'ai la compétence, l'argent et le matériel. Il faudrait que je présente une demande à la Commission des transports routiers de l'Ontario ou à la Commission des véhicules à moteur afin d'obtenir un permis.

**M. Sanderson:** Il faudrait que vous fassiez une demande auprès de la Commission des transports routiers de l'Ontario.

**M. Taylor:** Bien. Supposons que je veuille desservir de X à Z, mais qu'il y a déjà une entreprise de camionnage qui desserve cette ligne. Supposons en outre que le volume d'affaires s'accroisse, mais que l'entreprise qui a le permis ajoute un autre véhicule chaque fois que le volume d'affaires augmente. En d'autres termes, vous empêchez qui que ce soit d'entrer. C'est ce que j'ai constaté dans de nombreux cas en Alberta. Nous faisons vraiment de la discrimination à l'égard de toute nouvelle personne qui entrerait, parce que l'entreprise qui avait la concession pouvait simplement ajouter d'autres véhicules pour répondre à la demande. Est-ce la même chose en Ontario?

**M. Cope:** Monsieur Taylor, le système actuellement en vigueur prendra fin d'ici un an ou deux. Il exige que le nouveau demandeur prouve la nécessité et la commodité publiques. Bien entendu, cela établit une concurrence entre la personne qui veut entrer et qui essaie de prouver que le public et le monde ont besoin de lui et ceux qui y sont déjà et qui essaient de prouver que cette personne n'est pas nécessaire.

Nous n'essayons pas de préserver ces vieilles barrières économiques. Nous avons discuté de cela en Ontario et nous avons fait certains progrès dans la définition d'un nouveau système qui n'éliminerait pas la réglementation économique, mais qui la réduirait de façon substantielle. L'industrie du camionnage favorise maintenant un système de réglementation sensiblement réduit, mais pas un système qui élimine toute réglementation.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Taylor. Je regrette, monsieur; votre temps est écoulé.

**M. Taylor:** D'accord.

**Le vice-président:** Nous reviendrons. M. Tobin, suivi de M. Belsher et ensuite M. Benjamin.

**M. Tobin:** Merci beaucoup, monsieur le président. Je voudrais souhaiter la bienvenue à nos témoins aujourd'hui et les remercier de leurs mémoires.

Je ne peux pas m'empêcher d'être frappé par l'analyse que fait le témoin de l'industrie du camionnage en Ontario. Je

[Text]

talking strictly about the trucking industry. Some 30,000 jobs will be lost or can be lost depending on what kind of legislative package ultimately arrives out of this *Freedom to Move* proposal. I want to ask you something right off the top. You say, based on studies carried out in Ontario, that the loss could range as high as 30,000 jobs. What studies, and who has done them?

**Mr. Cope:** In the last couple of years, successive studies have been carried out by an economic consulting firm, Blue Apple Consulting, which analysed what would be the economic impact on Canadian carriers in Ontario if the borders were opened wide to U.S. carriers. Those studies estimated that in the extreme case, where the American carriers took all they wanted, it could displace 11,000 jobs in the Province of Ontario. The figure of 30,000 is my extrapolation of that 11,000 Ontario figure as a Canada-wide figure.

• 1605

**Mr. Tobin:** The figure was based on would represent a Canada-wide . . .

**Mr. Cope:** That would be an extreme case of American carriers taking away all the traffic they have an interest in Canada-wide.

**Mr. Tobin:** We had Claude Taylor of Air Canada and other individuals before us who expressed some concern that consideration ought to be given to the issue of foreign ownership of Canadian carriers. They suggest that we ought to address that in the new National Transportation Act that would flow out of this exercise.

I want to ask you, first of all, if you are concerned—it appears that you are—and whether or not you are convinced that the current Investment Canada legislation is going to be sufficient to deal with this whole question of loss of Canadian ownership or American ownership of Canadian industry in a deregulated environment, particularly on the trucking side.

**Mr. Cope:** Vis-à-vis Investment Canada, I guess the short answer is that I just do not know. We would have to have some working experience with Investment Canada to know how they carry out their duties before we could reach a judgment. With respect to the concern about American ownership of Canadian trucking companies, we have to look at this in two sets of situations.

We have a firm operating in Canada right now known as Canadian Freightways Ltd. That firm is wholly owned by Consolidated Freightways Inc., a U.S. organization. The Canadian subsidiary of it operates as a Canadian company, employing Canadians, utilizing Canadian equipment and paying Canadian taxes. We see nothing wrong with that at all. In that particular case, 100% ownership of that company by Americans is not a matter of concern.

[Translation]

suppose que vous parlez strictement de l'industrie du camionnage. Quelque 30,000 emplois seront perdus ou pourraient être perdus selon le type de législation qui sera issu de cette proposition d'*Aller sans entraves*. Je veux vous demander quelque chose directement. Vous dites, en vous fondant sur des études réalisées en Ontario, que la perte pourrait atteindre 30,000 emplois. Quelles sont ces études et qui les a réalisées?

**M. Cope:** Dans les quelques dernières années, des études successives ont été réalisées par un bureau d'experts-conseils en économie, *Blue Apple Consulting*, qui a analysé ce que serait l'impact économique sur les transporteurs canadiens en Ontario si les frontières étaient grandes ouvertes aux transporteurs des États-Unis. D'après ces études, si l'on suppose le cas extrême où les transporteurs américains pourraient s'approprier la part du marché qu'ils veulent, il y aurait une perte de 11,000 emplois dans la province de l'Ontario. Le nombre de 30,000 est une extrapolation à partir des 11,000 emplois qui seraient perdus en Ontario et il correspond à mon estimation du nombre d'emplois qui seraient perdus à l'échelle nationale.

**M. Tobin:** Le nombre est le résultat d'études se rapportant à l'Ontario, mais les 30,000 emplois représenteraient la perte à l'échelle nationale.

**M. Cope:** Il s'agirait du cas extrême où les transporteurs américains s'approprient la part du marché national qui les intéresse.

**M. Tobin:** M. Claude Taylor d'Air Canada et d'autre personnes qui sont venues témoigner ont exprimé l'avis qu'il faudrait examiner la question de la propriété étrangère des transporteurs canadiens. Ils prétendent que nous devrions tenir compte de cet aspect dans la nouvelle *Loi nationale sur les transports* qui sera élaborée en conséquence des travaux de ce Comité.

J'aimerais d'abord savoir si vous êtes préoccupé par cette question—comme vous semblez l'être—et si vous croyez ou non que la nouvelle *Loi sur Investissement Canada* contient des dispositions appropriées concernant la perte de propriété canadienne ou la mainmise américaine sur l'industrie canadienne en cas de déréglementation, notamment dans le secteur du camionnage.

**M. Cope:** Pour ce qui est d'Investissement Canada, je ne peux vous répondre. Je suppose qu'il faudra attendre pour voir comment Investissement Canada s'acquitte de son mandat avant de pouvoir porter un jugement. Pour ce qui est de la propriété américaine d'entreprises de camionnage au Canada, je crois qu'il convient d'examiner la question sous deux angles.

À l'heure actuelle, il existe, au Canada, une entreprise appelée *Canadian Freightways Ltd.*, une société américaine. La filiale canadienne de cette société est exploitée comme une entreprise canadienne qui engage des Canadiens, utilise de l'équipement canadien et paie des impôts au Canada. Nous n'y voyons aucun problème. Dans ce cas, la propriété exclusive de l'entreprise par une société américaine n'est pas inquiétante.



## [Texte]

What becomes a matter of concern is when ownership and operational procedures are closely integrated. We have a concern, for example, with the applications of Roadway Express Ltd. to operate into Canada because they would be looking at Ontario as just another cherry to pick. They would be operating from American terminals, using American equipment and American drivers. That is the kind of thing that could displace Canadian jobs and be adverse to Canadian trucking companies.

**Mr. Tobin:** Basically what you are saying is you are concerned about jobs being moved from north of the border to south of the border and the service being provided by an operation based south of the border—versus an ownership question.

**Mr. Cope:** That is right.

**Mr. Tobin:** As one reads the proposal in its pure form... there would be seem to be nothing that would particularly address that concern in the Minsiter's paper *Freedom to Move*. Are you recommending to this committee that we ought to look at ways, certainly in the early days, of discouraging that kind of consolidation of services being provided from south of the border?

**Mr. Cope:** No. Today what applies is the Brock—Gottlieb Agreement of 1982 which suggests that there should be a balance of trade in trucking. Canadian carriers applying to operate in the United States have to win authorities down there and American carriers have to win authorities up here. If either government or country becomes particularly difficult, this Gottlieb thing at least calls people to meet and talk about it.

We think that perhaps the future might see, in the case of the rules or regulations that are set up pursuant to this legislation on *Freedom to Move*, guidelines or criteria that would govern the acceptance of carrier applications for trans-border authority. This could work both ways. I am not saying that the rules should be different for Canadian carriers applying for trans-border authority from those for the American carriers. I think they should be exactly the same, but the rules should at least provide to those who have to meet out justice some kind of criteria against which they reach conclusions on whether to accept an application or to reject it, or to limit the amount of equipment that can be operated or the level of operations that can be exploited.

• 1610

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I want to ask the witness... The Ontario Trucking Association has made a fairly strong statement on the new regulatory regime that is going to be set up in place of the CTC. I think they have expressed fairly strong reservations about the powers that would be afforded to the minister to order in council under a new regime.

You indicate of course that the appeal process under such a regime is the courts, which is time consuming and costly. Could you expound on that a little more?

## [Traduction]

Nous nous préoccupons plutôt de l'existence, au Canada, d'une entreprise dont l'exploitation relève étroitement d'une société américaine. Nous nous inquiétons, par exemple, de la demande d'entrée au Canada de *Roadway Express Ltd.* parce que cette entreprise considère le marché de l'Ontario uniquement comme une autre corde à son arc. Le transport serait assuré par voie de terminaux américains, au moyen de matériel américain et par des camionneurs américains. Ce genre d'entreprise pourrait entraîner la perte d'emplois au Canada et nuire à l'industrie canadienne du camionnage.

**M. Tobin:** En somme, vous craignez qu'il y ait perte d'emplois au Canada au profit des États-Unis et que le service soit fourni par des entreprises américaines, plutôt que d'être préoccupé par la question de la mainmise étrangère.

**M. Cope:** Exactement.

**M. Tobin:** Sous sa forme actuelle, la proposition énoncée dans le document du Ministre *Aller sans entraves* ne semble rien prévoir à ce sujet. Recommandez-vous à ce comité d'étudier, au début du moins, des moyens de dissuader ce genre d'intégration des services fournis par des entreprises américaines?

**M. Cope:** Non. Le mécanisme en vigueur à l'heure actuelle est l'accord Brock-Gottlieb de 1982 qui préconise un partage équitable du marché dans le secteur du camionnage. Les transporteurs canadiens qui désirent fournir un service aux États-Unis doivent en obtenir l'autorisation et inversement pour les transporteurs américains. Si l'un ou l'autre des gouvernements se montre difficile, l'accord prévoit au moins la rencontre des parties pour en discuter.

Nous espérons que le règlement d'application de la loi qui sera adopté en conséquence de l'étude du document *Aller sans entraves* contiendra peut-être des lignes directrices ou des critères qui régiront l'acceptation des demandes de transport transfrontalier. Le phénomène peut être réciproque. Je ne dis pas que les règles qui s'appliquent dans le cas de transporteurs canadiens qui présentent une demande de transport transfrontalier devraient être différentes de celles qui régissent les demandes des transporteurs américains. À mon avis, elles devraient être les mêmes mais elles devraient au moins fournir à ceux qui tranchent des critères qui leur permettent d'accepter ou de rejeter une demande ou de limiter l'équipement qui peut être utilisé ou le niveau d'exploitation.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je voudrais demander au témoin... L'Association du camionnage de l'Ontario s'est prononcée de façon plutôt énergique sur le nouveau mécanisme de réglementation qui viendra remplacer la CCT. Les représentants de l'association ont exprimé de fortes réserves au sujet du pouvoir de décréter du Ministre en vertu du nouveau mécanisme.

Vous précisez qu'en vertu du nouveau mécanisme, les appels seront interjetés devant les tribunaux, un processus à la fois long et coûteux. Pourriez-vous expliquer d'avantage?

[Text]

**Mr. Cope:** We are seeing something go almost full circle. For the first 50 years of this century, Parliament was seeking ways to de-politicize transportation judgments and they created boards of railway commissioners, boards of transport commissioners, air transport boards, the Canadian Transport Commission, to which they delegated certain powers to make decisions so that they did not bring before Parliament for Parliamentary judgment every transport issue on which way to go, or for that matter, bring each and every issue to a minister for a decision.

I think our feeling here is that if it is government's view that the regulatory mechanisms they have set up in the past have to be altered, they do not necessarily just take away all of their duties. Some of the duties they carry out right now, they do very well, and it is hard to see someone else reaching decisions on appeal—for example, if there is not a review group within the Canadian Transport Commission.

We just see it as an unwise move to take back all of that kind of decision-making to government, because it will take us back to the turn of the century—the 1900 turn.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I say to the witness that I agree with his concern. We cannot always be sure of having a man of the integrity, the strength, the conviction and the ability of Mr. Mazankowski in the Chair, and I say that from the other side of the House, so it is . . .

**Some hon. members:** Hear, hear!

**Mr. Tobin:** I am looking for a new ferry service in Newfoundland, by the way.

**Mr. Benjamin:** The NDP will give it to you.

**Mr. Tobin:** I share the concern. Speaking of TerraTransport, I know how big a fan the trucking industry in this country is of TerraTransport, and I want to flag that. You indicate in your report that subsidies ought to be recognized as such and should, where possible, be paid to compensate the users where it has been determined that it is in the public interest to support the user against market-level freight rates; the user should then exercise free choice as to mode.

**Mr. Cope:** That is right.

**Mr. Tobin:** One of the concerns I have as an Atlantic Canadian, not just about Atlantic Canada, but as somebody who recognizes that we are not the U.S., we are not a mirror image of the situation south of the border . . . We are 25 million people over a huge geographic land mass. Many of our primary industries are located in rural-based areas, end-of-the-line-type centres, and I am concerned that a user-pay concept—which is what I see coming out of *Freedom to Move* logically—will fly in the face of the notion of transportation as a key ingredient in establishing regional development policy.

[Translation]

**M. Cope:** Nous revenons en quelque sorte au point de départ. Au cours de la première moitié du siècle, le Parlement a cherché à supprimer toute dimension politique des décisions en matière de transport et, à cette fin, il a créé des commissions de transport ferroviaire, des commissions de transport, des commissions de transport aérien et la Commission canadienne des transports auxquelles il a délégué certains pouvoirs afin d'éviter que toutes les questions en matière de transport soient soumises au Parlement ou encore au ministre.

Il nous semble que si le gouvernement estime qu'il doit modifier les mécanismes de réglementation établis par le passé, il n'est pas nécessaire de retirer aux organismes toutes leurs fonctions. À l'heure actuelle, ces organismes s'acquittent très bien de certaines fonctions et il est difficile de concevoir un autre mécanisme pour trancher les appels interjetés par exemple, si la Commission canadienne des transports n'est pas dotée d'un groupe d'examen.

À notre avis, il n'est simplement pas judicieux que le gouvernement reprenne tout pouvoir de prise de décisions, parce que cela constituerait un retour au début du siècle—jusqu'en 1900.

**M. Tobin:** Monsieur le président, je partage l'avis du témoin. Nous ne sommes pas assurés de toujours avoir comme président un homme ayant l'intégrité, la force, la conviction et la compétence de M. Mazankowski, et je parle en qualité de membre de l'opposition et . . .

**Des voix:** Bravo Bravo!

**M. Tobin:** Entre parenthèses, j'aimerais doter Terre-Neuve d'un nouveau service de traversiers.

**M. Benjamin:** Le NPD vous l'accordera.

**M. Tobin:** Je partage votre avis. En ce qui concerne TerraTransport, je sais l'admiration que l'industrie canadienne du camionnage ressent à l'égard de TerraTransport et je veux souligner ce fait. Vous affirmez dans votre rapport que les subventions devraient être considérées comme telles et devraient, si possible, servir à indemniser les utilisateurs, lorsqu'il est jugé dans l'intérêt public d'aider les utilisateurs à supporter les tarifs de transport établis sur le marché; l'utilisateur pourrait donc choisir librement le mode de transport qui lui convient.

**M. Cope:** C'est exact.

**M. Tobin:** Une de mes préoccupations en qualité d'habitant des provinces de l'Atlantique, non seulement en ce qui concerne les provinces de l'Atlantique mais comme personne qui reconnaît que nous ne sommes pas les États-Unis, que nos conditions ne sont pas celles de nos voisins du Sud . . . Nous sommes 25 millions de personnes éparpillées sur un vaste territoire géographique. Bon nombre de nos industries primaires sont situées dans des régions rurales, dans des centres de fin de ligne, et je crains que le principe d'imputation des frais aux utilisateurs, qui semble être la conséquence logique de la réforme préconisée dans *Aller sans entraves*, ne fasse sauter la notion que le transport est l'instrument clé d'une politique d'expansion régionale.

*[Texte]*

The Premiers' Conference in St. John's made this point and I want to ask you what should be the mix between the need to use, if you will, transportation policy to enhance regional development policy and the desire to have a truly competitive and free market environment.

• 1615

**Mr. Cope:** It is certainly our view that to the best of your ability we would see trying to separate public policy from national transport policy. If it is the view of federal government or provincial government that some sector in society requires assistance, then I think that government should institute measures to provide that sector of society or the community or whoever . . .

**Mr. Tobin:** Would you agree—and I think we are talking about more than the community—would you agree that in some regions in the north, areas that would be defined in some way in other parts of the country and in the Atlantic, some form of regulated transportation sector ought to be retained?

**Mr. Cope:** That is really a political judgment. Certainly it has been part of the Canadian politic to support some regions of the country. You know, the support granted the Atlantic provinces goes a long way back into our history.

**Mr. Tobin:** Back to the days when the Atlantic provinces used to support the rest of the country.

**Mr. Cope:** Maybe in there.

**Mr. Benjamin:** It is their turn.

**Mr. Cope:** I do not think our concern, for example, with the Atlantic Region Freight Assistance Act or the Maritime Freight Rates Act . . .

**Mr. Tobin:** Now we are on to it.

**Mr. Cope:** I am not so concerned about the balance between those. I think those are implementations of public policy applied to the transport sector, and it is not working all that badly. I think it is for government from time to time to check and see whether they are still needed and if it is doing the job.

Where we have another set of concerns is where government says this community requires transport assistance or this industry requires transport assistance and therefore we will subsidize railways to provide that assistance. What we feel would be a better answer would be for a government to say this community or this industry requires assistance to meet their transport burden; give them the money and let that community or that industry then make its own transport decisions.

**The Chairman:** That is good. Mr. Belsher.

*[Traduction]*

Cet aspect a été mis en relief à la conférence des premiers ministres qui a eu lieu à Saint-Jean et j'aimerais avoir votre avis sur la part qu'il faut faire entre le recours à une politique en matière de transport comme fondement à une politique d'expansion régionale et le désir de faire naître sur le marché une concurrence vraiment libre.

**M. Cope:** Nous estimons certainement que vous devriez faire de votre mieux pour séparer la politique générale de la politique nationale des transports. Si le gouvernement fédéral, ou le gouvernement provincial, juge qu'un secteur donné de la société a besoin d'être aidé, alors je pense que ce gouvernement devrait prendre les mesures qui s'imposent pour aider ce secteur de la société, ou la collectivité, ou quiconque . . .

**M. Tobin:** Seriez-vous d'accord pour dire—et je pense que notre propos dépasse la simple collectivité—que, dans certaines régions situées dans le Nord, des régions qui seraient délimitées d'une certaine façon dans d'autres provinces et dans la région de l'Atlantique, il y aurait lieu de conserver une certaine réglementation dans le transport?

**M. Cope:** Cela est vraiment une décision politique. Certes, le Canada a choisi de tout temps d'aider certaines régions du pays. Vous savez, ce n'est pas d'hier que les provinces de l'Atlantique bénéficient d'un soutien.

**M. Tobin:** Cet appui remonte au jour où les provinces de l'Atlantique venaient en aide au reste du Canada.

**M. Cope:** Probablement.

**M. Benjamin:** Leur tour est venu.

**M. Cope:** Selon moi, nos préoccupations en ce qui concerne, par exemple, la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique ou la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

**M. Tobin:** Nous y voilà.

**M. Cope:** L'équilibre entre ces deux lois ne m'inquiète guère. Selon moi, il s'agit là d'applications de la politique générale au secteur des transports et les résultats sont plutôt bons. J'estime qu'il revient au gouvernement d'examiner la situation à l'occasion et de vérifier si ces lois répondent encore à un besoin et si elles satisfont ce besoin.

Cependant nous sommes inquiets quand le gouvernement affirme qu'une collectivité ou qu'une industrie a besoin d'aide en matière de transport et que, par conséquent, il subventionnera les sociétés ferroviaires pour que celles-ci fournissent cette aide. Selon nous, il serait beaucoup plus approprié que le gouvernement constate qu'une collectivité ou qu'une industrie a besoin d'une aide financière pour supporter ses frais de transport, qu'il lui accorde cette aide financière et qu'il laisse la collectivité ou l'industrie en question prendre ses propres décisions en matière de transport.

**Le président:** Voilà une proposition très intéressante. M. Belsher.



[Text]

**Mr. Belsher:** Thank you, Mr. Chairman. And thank you, Mr. Cope and Mr. Sanderson, for coming this afternoon and appearing before us.

I am interested in the figures you have included in your brief to us in appendix A with the share of revenue generated, whether it be private, for hire, and also the railways. In your brief you are dealing with the for-hire only, and of course the private companies, the corporations that have their own fleets of trucks to move their own products. In a deregulated society, how do you think this mix and match . . . Where would it go from what it now is?

**Mr. Cope:** Mr. Belsher, I would like to make it clear right at the outset that the Ontario Trucking Association represents some private truckers as well for-hire truckers. So we do not feel the private trucking industry is totally foreign to us.

A deregulated environment is going to have a number of changes that are going to impact on the private truckers. One of the changes could be that the private truckers might have, for the first time in their history, access to a back-haul of goods that are not goods they own. They would be operating then as a for-hire carrier. To that extent it would strengthen that private trucking operation, because it has access to more traffic.

On the other hand, we have observed certainly within the United States, but within Australia as well, that over the long pull the kind of competitive struggle that emerges with deregulation leads to the formation of gigantic trucking companies. I think in Australia you found they deregulated in 1953, and since 1953 the concentration there has gone from 4 companies with 5% of the market to 3 companies with 70% of the market. That same concentration trend is now evident in the United States.

• 1620

Since 1980, the four biggest companies' share of market has gone from 20% to 30% and is rising every week. One can project that by 1990 they will have more than half the traffic. Competition does not necessarily lead to more competitors. It can lead, as we have seen in other countries, to the emergence of super-giant trucking companies, and we see that is happening.

But coming back to your point, when you get these super-giants, you find they start to provide a service that can displace a fair amount of private trucking. There are a lot of companies which have to choose whether they go with their own trucking

[Translation]

**M. Belsher:** Merci, monsieur le président. J'aimerais également remercier MM. Cope et Sanderson d'être venus nous rencontrer aujourd'hui.

J'ai examiné avec intérêt les statistiques que vous avez présentées à l'annexe A de votre mémoire et qui portent notamment sur la part des recettes créées par les entreprises de camionnage privées, les entreprises de camionnage pour le compte d'autrui et les sociétés ferroviaires. Vous avez axé votre analyse dans votre mémoire uniquement sur les entreprises de camionnage pour le compte d'autrui et, bien sûr, sur les entreprises de camionnage privées, c'est-à-dire les sociétés qui ont constitué leur parc de camions pour transporter leurs produits. Si l'industrie du camionnage était déréglementée, comment pensez-vous que ce mélange . . . Comment pensez-vous que la situation actuelle évoluerait dans un tel contexte?

**M. Cope:** Monsieur Belsher, j'aimerais préciser au départ que l'Association du camionnage de l'Ontario représente autant les entreprises de camionnage privé que les entreprises de camionnage pour le compte d'autrui. Nous estimons donc que nous connaissons assez bien l'industrie du camionnage privé.

La déréglementation de l'industrie du camionnage provoquerait de nombreux changements qui auraient une certaine incidence sur les entreprises de camionnage privé. À titre d'exemple, ces dernières pourraient être enfin autorisées à transporter sur le trajet du retour des marchandises qui ne leur appartiennent pas. Dans un tel cas, elles deviendraient donc des entreprises de camionnage pour le compte d'autrui. Un tel changement aurait pour effet de renforcer l'industrie du camionnage privé parce que les camionneurs auraient ainsi accès à un trafic plus abondant.

Par ailleurs, nous avons observé aux États-Unis et également en Australie qu'avec le temps, la vive concurrence qui est exercée entre les transporteurs par suite de la déréglementation entraîne la formation d'entreprises de camionnage colossales. D'après vos recherches, l'Australie a opté pour la déréglementation en 1953. Cette année là, quatre entreprises se partageaient 5 p. 100 du marché tandis qu'aujourd'hui, trois entreprises se partagent 70 p. 100 du marché. On relève aujourd'hui aux États-Unis les signes d'une tendance semblable à la concentration.

Depuis 1980, la part du marché qu'occupent les quatre entreprises les plus importantes est passée de 20 p. 100 à 30 p. 100 et elle s'élargit chaque semaine. On peut donc prévoir qu'en 1990, ces sociétés accapareront plus de la moitié du trafic. La concurrence n'entraîne pas nécessairement une augmentation du nombre de joueurs. Elle peut conduire, comme nous en avons été témoins dans d'autres pays, à la formation d'entreprises de camionnage colossales. Nous voyons ce phénomène se produire aujourd'hui.

Mais, pour revenir à votre affirmation, l'expérience a montré qu'immédiatement après leur formation, ces super-entreprises offrent des services tellement intéressants qu'elles peuvent ainsi soustraire aux entreprises de camionnage privées une partie assez considérable de leur trafic. Beaucoup de

## [Texte]

services or whether they hire trucking services. For example, let me cite Sears in the United States.

In 1980 Sears utilized something like 4,500 different trucking companies to provide transportation to the retail outlets. Today, that is down to about 150 and their goal is to reduce that to something like 70. What you are seeing is the big companies starting not to displace the middle-sized for-hire companies, but with the displacement of some of the private trucking operations because companies are finding that these super-companies can provide services that are satisfactory from the point of view of service and price.

**Mr. Belsher:** We have already discussed somewhat the American penetration you have alluded to in your brief. Could you elaborate as to how much penetration there is in Ontario now and whether it is through subsidiaries or with their own licences?

**Mr. Cope:** Within Ontario now, there is certainly a number of U.S. companies operating into Ontario. But it has been only in recent years, since 1980, that the big companies have taken an interest. The Roadways and the Yellow Freights and the Ryder-PIEs had not taken much of an interest in the Ontario market and the Canadian market until recent years.

It relates to what is going on in the United States. These companies are getting big, bigger, and are looking for market share, for size, for traffic density, and now they see Canada as an opportunity to contribute to their growth. So that is the new phenomena.

Now, recently Yellow Freights purchased a trucking firm in Ontario—ICL—and when all the approvals are finished, that will give them access to the operating rights they have been seeking, at least as a starting point, within Ontario. Roadway is currently before the Ontario Highway Transport Board seeking approval to exploit the operations of Harkema Express Lines Ltd., which was a trucking company that went defunct a few years ago. That is the new game.

We have seen since 1980 a company like St. Johnsbury Trucking Company Inc., which is not the biggest-sized company in the United States but pretty big in its own right, come into Canada, come into Ontario. The first thing we noticed they did was slash all rates by 40% and kick off some new competitive struggles on the traffic lanes in Ontario. I think, as other witnesses have indicated, including the railway witnesses, the marketplace in the trucking industry is a very, very competitive one now.

**Mr. Belsher:** In 1980 your commerce department took action and restricted the licensing of Canadian firms across the

## [Traduction]

sociétés doivent déterminer si elles établiront leur propre service de camionnage ou si elles feront affaire avec des entreprises de camionnage pour le compte d'autrui. Permettez-moi de citer l'exemple de Sears aux États-Unis.

En 1980, Sears a retenu les services d'environ 4,500 entreprises de camionnage différentes pour transporter ses marchandises jusqu'aux points de vente au détail. Aujourd'hui, ce chiffre est passé à environ 150 et cette société envisage de le ramener à environ 70. Les entreprises importantes commencent donc à supplanter non pas les entreprises de camionnage pour le compte d'autrui d'envergure moyenne, mais certaines entreprises privées, parce que les sociétés estiment que les services de ces super-entreprises sont satisfaisantes, tant du point de vue de la qualité que du prix.

**M. Belsher:** Nous avons déjà discuté un peu de la pénétration du marché canadien par les entreprises américaines, dont vous faites état dans votre mémoire. Seriez-vous en mesure de préciser quelle part du marché ontarien occupent en ce moment les sociétés américaines et si ces dernières agissent par l'entremise de filiales ou de leurs propres licences?

**M. Cope:** À l'heure actuelle, un certain nombre de sociétés américaines exercent certainement leur activité en Ontario. Mais ce n'est que tout dernièrement, depuis 1980, que les entreprises importantes ont manifesté de l'intérêt pour ce marché. Les sociétés Roadways, Yellow Freights et Ryder-Pie n'avaient guère porté attention aux marchés ontarien et canadien jusqu'à ces dernières années.

Leur intérêt soudain est relié à l'évolution de la situation aux États-Unis. Ces entreprises prennent de plus en plus d'expansion et cherchent à obtenir une part du marché, une place importante, un trafic abondant, et la pénétration du marché canadien constitue aujourd'hui pour elles un moyen excellent d'élargir davantage leurs activités. Voilà donc la nouvelle tendance.

Dernièrement, la société Yellow Freights a acheté une entreprise de camionnage établie en Ontario, ICL. Quand toutes les autorisations auront été obtenues, elle se verra attribuer les droits d'exploitation qu'elle cherchait à obtenir en Ontario et ceci ne sera qu'un début. La compagnie Roadway attend à l'heure actuelle que la Commission des transports routiers de l'Ontario rende une décision au sujet de sa requête en autorisation d'exploiter les activités de *Harkema Express Lines Ltd.*, une entreprise de camionnage qui a fermé ses portes il y a quelques années. C'est la nouvelle méthode.

Depuis 1980, une société comme *St. Johnsbury Trucking Company Inc.*, qui n'est pas la plus importante aux États-Unis, mais dont l'envergure n'est pas négligeable non plus, s'est établie au Canada, plus précisément en Ontario. Sitôt implantée, elle a réduit tous les taux de 40 p. 100 et engagé de chaudes luttes pour accaparer le trafic sur les routes de l'Ontario. Je partage l'avis d'autres témoins, y compris les représentants des sociétés ferroviaires, selon lesquels une vive concurrence s'exerce maintenant au sein de l'industrie du camionnage.

**M. Belsher:** En 1980, le ministère du Commerce des États-Unis a pris des mesures en vue de restreindre la délivrance de

## [Text]

line. What could, or what should, we be trying to do to limit U.S. trucking in Canada, without provoking a similar retaliation on their part now?

**Mr. Cope:** Obviously, you cannot just put up a barrier to U.S. carrier entry; there has to be a mechanism for allowing U.S. carriers in. But what we are suggesting is that the rate at which they come in, and their scale of operations, might be subject to some kinds of restriction, to some kind of guidelines.

• 1625

Jim Snow, the Minister of Transport for the previous government in Ontario, the Conservative government, had brought into being some guidelines to govern transporter trucking operations, which he issued to the Highway Transport Board about a year ago, that did just that. That was an attempt by government to set up some guidelines that would help a regulatory board make decisions that would give them opportunity to accept applications but at the same time to specify the limits of the authority grant.

**Mr. Belsher:** Switching gears over to the confidential contracting by the railways, of which you have expressed a fear, is there any means of establishing a floor limit or a regulation that they cannot go below a certain limit and yet still permit that to happen? Is there any means by which you can see that, without them having to bare their whole soul to the rest of the industries?

**Mr. Cope:** It is certainly not clear to me at present. There are in effect right now in the Railway Act laws that prohibit rates from being non-compensatory; they must be compensatory by law now. That is not only a legal requirement, but there is the opportunity to see the rates and for people to make calculations and they can determine whether or not the railways are adhering to that statute.

If the rates are secret then I do not know of a way that would permit someone to evaluate if railways are adhering to some kind of requirement that their rates be compensatory. Maybe somebody can invent a system of surveys or something that could get into this, but right now it is our feeling that it is difficult to see how the public is advantaged all that much by having rates that are secret. If the rates are out on the table for everybody to look at, so long as government does not restrict the ability of the railways or whomever to discriminate, to provide one price to one person and another price to another, then I cannot see the real harm in having all the rates out on the table where people can see. The shippers who have the higher rate can try to secure a better deal with a transportation

## [Translation]

licences à des entreprises canadiennes de l'autre côté de la frontière. Que pourrions-nous ou que devrions-nous faire pour limiter l'entrée des camionneurs américains au Canada, sans faire l'objet de représailles semblables?

**M. Cope:** Manifestement, il est impossible de simplement faire obstacle à l'entrée des transporteurs américains. Il faut instaurer un mécanisme afin d'autoriser les transporteurs américains à exercer leurs activités au Canada. Nous proposons que la cadence à laquelle ceux-ci sont autorisés à entrer au Canada et l'envergure de leurs activités soient assujetties à des mesures de contrôle quelconques, à des lignes directrices quelconques.

Jim Snow, ministre des Transports sous l'ancien gouvernement conservateur en Ontario, avait formulé un certain nombre de directives visant à régir les opérations des entreprises de camionnage, qu'il avait transmises à la Highway Transport Board il y a un an à peu près et qui allaient justement dans ce sens-là. Il s'agissait là d'une tentative faite par un gouvernement pour établir les grandes lignes d'une politique à suivre visant à aider une commission de réglementation à prendre des décisions qui leur donneraient la possibilité d'accepter les demandes, mais, en même temps, de préciser les limites de l'octroi des pouvoirs.

**M. Belsher:** Si nous passions maintenant à la question de la signature de contrats confidentiels par les sociétés ferroviaires, question au sujet de laquelle vous avez manifesté une certaine crainte, existe-t-il des moyens de fixer un seuil inférieur ou d'établir un règlement leur interdisant d'aller au-dessous d'un certain seuil tout en permettant que cela se produise? Existe-t-il des moyens par lesquels vous pouvez voir cela, sans pour autant qu'ils aient à dévoiler toutes leurs intentions au reste de l'industrie?

**M. Cope:** Cela ne me paraît certainement pas évident à l'heure actuelle. Actuellement, des dispositions sont en vigueur dans la Loi sur les chemins de fer qui empêchent les taux de ne pas être compensatoires; en vertu de la loi, les taux doivent obligatoirement être compensatoires. Cela n'est pas seulement une prescription de la loi, mais cela donne aussi la possibilité aux taux d'être vus et aux gens de faire des calculs et de pouvoir établir si les sociétés ferroviaires se conforment ou non à cette loi.

Si les taux sont secrets, alors je ne connais pas de façon qui pourrait permettre à quelqu'un d'établir si les sociétés ferroviaires se conforment à un règlement quelconque obligeant leurs taux à être compensatoires. Il est possible qu'un jour on invente un système d'enquêtes ou quelque chose qui nous permettrait de le faire, mais à l'heure actuelle, nous estimons qu'il est difficile de voir comment le public est si avantagé, du fait que les taux sont secrets. Si les taux sont à la vue de tous, tant que le gouvernement ne restreint pas le pouvoir des sociétés ferroviaires ou de quelque transporteur que ce soit de discriminer, d'offrir un taux à une personne et un autre taux à une autre personne, alors je ne peux vraiment pas voir le danger qu'il y a à étaler les taux de manière à ce que tout le monde puisse les voir. Les expéditeurs qui doivent



[Texte]

company. It seems to me that the public advantages are all for open rates.

**Mr. Belsher:** But do you not agree that there is a considerable amount of freight moving east-west below the border now, and going down and coming back up?

**Mr. Cope:** Yes, I accept that. I accept that if the rates on border traffic have gone secret south of the border then the Canadian railways should have the opportunity to match the American railways with secret rates here on international moves. What I am suggesting is that because that has happened internationally it is not necessarily in the public good to apply it domestically.

**Mr. Belsher:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Belsher.

Just turning it around then, you would restrict it to the international movement . . .

**Mr. Cope:** Yes, I certainly would.

**The Chairman:** —which has already been suggested here.

Mr. Benjamin, please.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman.

I appreciate the remarks of the witness on the questions by Mr. Belsher on the matter of the confidential rate business. I and my colleagues agree that in order to stay on a relatively equal level with the United States transporters our transporters—rail, truck or whatever—should have the equivalent opportunity. I agree also that on domestic traffic you are perfectly right: the little manufacturer-processor is not going to get the same deal on a secret, confidential rate as the great big guy. There is just no way.

I wanted to ask you, because this has come up several times in our hearings, about the role of transportation Crown corporations in an open and competitive transportation environment. Canadian National insisted that was a myth and has been since at least 1977.

• 1630

Government policy in the previous administration, and continued under the present administration, is that Canadian National and Air Canada have to operate as a business and have to make a buck, and govern themselves accordingly; that there will be no more infusions of public capital by way of equity or capital requirements. They will have to generate it out of their own earnings and on the financial markets, just

[Traduction]

payer les taux les plus élevés peuvent essayer de conclure un meilleur marché avec une autre compagnie de transport. Il me semble que le public a tout avantage à ce que les taux soient rendus publics.

**M. Belsher:** Mais vous n'êtes pas d'accord sur le fait qu'il y a beaucoup de marchandises qui sont transportées Est-Ouest, au sud de la frontière maintenant et qui descendent et qui remontent?

**M. Cope:** Oui, je le reconnais. Je reconnais, si les taux de transport afférents au trafic frontalier font l'objet de contrats confidentiels au sud de la frontière, que les sociétés ferroviaires canadiennes devraient pouvoir imiter les sociétés ferroviaires américaines et avoir ici des taux secrets afférents aux mouvements internationaux. Ce que je veux dire, c'est que ce n'est pas parce que cela s'est produit au niveau international qu'il est nécessairement dans l'intérêt du public de l'appliquer au niveau national.

**M. Belsher:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Belsher.

Donc, autrement dit, vous restreindriez l'application de ce règlement au mouvement international . . .

**M. Cope:** Oui, je le ferais certainement.

**Le président:** . . . ce qui a déjà été proposé ici.

Monsieur Benjamin, s'il vous plaît.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président.

J'apprécie les observations de l'intervenant relativement aux questions posées par M. Belsher au sujet du caractère confidentiel des taux. Moi et mes collègues, nous sommes d'accord pour reconnaître que pour rester à un niveau relativement égal par rapport aux transporteurs américains, nos transporteurs—qu'il s'agisse des sociétés ferroviaires, des entreprises de camionnage ou de quelque entreprise de transport que ce soit—devraient avoir la même possibilité. Je conviens également qu'au sujet du trafic intérieur, vous avez parfaitement raison: le petit fabricant ou la petite entreprise de transformation ne pourra pas tirer d'un taux secret, confidentiel, le même avantage que l'avantage que pourrait en tirer une grosse entreprise. Cela n'est tout simplement pas possible.

Je voulais vous demander, parce que cela a été soulevé plusieurs fois lors des audiences, ce que vous pensez du rôle des sociétés d'État actives dans le domaine des transports dans un contexte où les entreprises de transport sont libres d'agir à leur guise et où la concurrence s'exerce. Le Canadien National a soutenu que cela était un mythe et que c'était comme cela depuis au moins 1977.

D'après la politique adoptée par l'ancien gouvernement et poursuivie par le gouvernement actuel, les Chemins de fer nationaux et Air Canada doivent fonctionner comme une entreprise, réaliser des profits, gérer leurs activités en conséquence et se passer désormais des fonds publics obtenus par participation ou à la suite de besoins en capital. Ceux-ci devront se les procurer à même leurs propres revenus et sur les

[Text]

like anybody else. Why would your organization and others continue to persist in something that might have been true 10 or 20 years ago, but has not been, at least since 1977?

**Mr. Cope:** I guess I still retain a healthy scepticism. Certainly, I am aware that both those companies endeavour to operate as if they were private sector companies. And I recognize that in recent years they have been recording modest surpluses and they have not had to come to the well, but I do not know how many times the Canadian National has gone to the recapitalization well over the year. Certainly I can recall, back in 1952, the recapitalization that was agreed to at that time was supposed to be the last one, and then, in 1978, Canadian National were recapitalized again. Of the \$800 million benefit they got out of recapitalization then, \$600 million has already gone down the drain on a defunct trucking operation. Given the railway building requirements that company is advancing in the west, it might well lead them to come before Parliament looking for a recapitalization again at some time in this century. I must say I am sceptical that they will not come back and be looking for assistance of one kind or another at some stage.

Air Canada—it is more possible in the case of Air Canada that they can make a go of it, but they still have to face possible new competition out of *Freedom to Move*, with new companies wanting to provide large-scale national air services and with, say, a lesser wage structure. I do not quite know where that would put Air Canada, but they would find life pretty tough.

If we run into another down-year like 1982, and business goes to pot, what would happen if a company like CN came in with a deficit of \$500 million, or if Air Canada came in with a deficit of \$100 million, and their bankers would not advance them the money? I would be sceptical of the fact that Parliament would not grant them the money.

**Mr. Benjamin:** But is it not the case, historically and now, that whether or not the operation is public or private is somewhat immaterial? We have had a lot of private corporations of a major size—Chrysler, Massey-Ferguson . . .

**An hon. member:** The odd bank.

**Mr. Benjamin:** —the odd bank, the odd trust company—that in the public interest, as a matter of national public policy, there has been just as many billions of dollars guaranteed or put into the salvaging of private companies as well as public companies. You surely would not believe for one minute, supposing worse came to worst, that if Canadian Pacific were on the verge of going belly up that a national government of any political stripe would sit back and let that happen.

**Mr. Cope:** No. I think there is much in what you say, Mr. Benjamin.

[Translation]

marchés financiers, comme n'importe quelle autre société. Pourquoi votre organisation et d'autres persisteraient-elles à suivre une ligne de conduite qui était peut-être justifiée il y a dix ou vingt ans, mais qui ne l'est plus depuis au moins 1977?

**M. Cope:** J'imagine que je continue à éprouver un sain sentiment de scepticisme. Je n'ignore certainement pas que ces deux sociétés s'efforcent de fonctionner comme si elles étaient des sociétés privées. Je reconnais également qu'elles ont enregistré des surplus modestes au cours des dernières années et qu'elles ont réussi à se passer de leurs sources d'approvisionnement, mais j'ignore combien de fois les Chemins de fer nationaux ont procédé à la restructuration du capital pendant l'année. Je me souviens que la restructuration du capital qui avait été convenue en 1952 était censée être la dernière et que les Chemins de fer nationaux ont fait l'objet d'une nouvelle restructuration en 1978. Des 800 millions de dollars qu'ils avaient alors obtenus de celle-ci, ils en avaient déjà perdu six cents dans l'exploitation d'une entreprise de camionnage qui avait fait faillite. Compte tenu des exigences que comporte la construction d'un chemin de fer dans l'Ouest, cette société pourrait fort bien être amenée à se présenter de nouveau devant le Parlement avant la fin du siècle pour demander une nouvelle restructuration du capital. J'ai de la difficulté à croire qu'elle ne reviendra pas demander une quelconque forme d'aide à un moment ou à un autre.

Air Canada a de meilleures chances de réussir, mais, comme le mentionne le guide intitulé *Aller sans entraves*, elle sera peut-être obligée d'affronter quand même la concurrence de nouvelles sociétés désireuses de fournir des services aériens nationaux à grande échelle et versant des salaires moins élevés. Je ne sais pas exactement quelles conséquences cette concurrence aurait sur Air Canada, mais elle aurait pour effet de lui rendre la vie passablement difficile.

Dans le cas où nous connaîtrions une autre année improductive comme 1982 et où les affaires seraient désastreuses, qu'arriverait-il si une société comme les Chemins de fer nationaux accusait un déficit de 500 millions de dollars, ou si Air Canada accusait un déficit de 100 millions, et que les banques refuseraient de leur avancer l'argent? Je doute que le Parlement n'accepterait pas de leur consentir les fonds.

**M. Benjamin:** Mais n'est-il pas vrai, tant dans le passé qu'actuellement, qu'il importe assez peu que l'opération soit publique ou privée? Nous avons eu beaucoup de grandes sociétés privées—Chrysler, Massey-Ferguson . . .

**Une voix:** La petite banque.

**M. Benjamin:** . . . la petite banque, la petite société de fiducie—dans l'intérêt public, en tant que politique publique nationale, autant de milliards de dollars ont servi à garantir ou à sauver des sociétés privées qu'à sauver des sociétés publiques. En supposant le pire, vous ne croyez pas un seul instant que si le Canadien Pacifique était sur le point de faire faillite, le gouvernement fédéral, quel que soit le parti au pouvoir, ne ferait rien pour le sauver.

**M. Cope:** Non. Je crois qu'il y a beaucoup de vrai dans ce que vous dites, monsieur Benjamin.

## [Texte]

When you look at the Chrysler situation, there was a company that had been successful over the years. The Government of the United States came in to help it through a period, and it recovered and it paid back its loan. If that were the situation that Canadian National were in, I would not feel so sceptical, but I have seen... For example, the trucking operation started in 1960, and here it is 1985, 25 years later, and how many hundreds of millions of dollars were lost before finally deciding that they could not make an economic go of it? That is a long time. Trucking companies in the private sector do not have 25 years. Maislin made a mistake—perhaps one or two—and within three years he had to close his doors. We just say that justice comes much faster.

• 1635

**Mr. Benjamin:** Yes. Of course, you appreciate that in the case of CN Trucking and CN Express, which have now merged... Dr. LeClair told us the other day that now they have merged them, they have reduced the deficit somewhat, but unless they turn that around in a year or two, they are going to get rid of the whole damn works. They are operating it as a business, like their TV ads.

**Mr. Cope:** They are not going to get that cleaned up for 20 more years.

**Mr. Benjamin:** Yes. You must also realize that in the matter of trucking, CN had no choice; it was a matter of public policy. The public demand, the political pressures in some regions of Canada, which would have been left in the lurch, left the government no other choice but to tell CNR to do it, it is compulsory, they have to.

**Mr. Cope:** In any event, Mr. Benjamin, one of our contentions is that Canada has grown and come more of age now than it was back tens of years ago. At one time it was quite clear that there was a public need for the government to support, build and bring into being transportation companies. Our feeling, as we look at it right now, is no, that the private sector will respond to transportation requirements today, and it is no longer needed. I do not think today if someone were to bring a bill before Parliament to build a brand new railway from coast to coast, it would get very far.

**Mr. Benjamin:** That is right. In your brief you mentioned the ways and means of improving services in northern remote areas in a new regulatory environment. You talk about:

carriers who were given the opportunity to serve important and profitable traffic markets were expected to serve communities in their sphere of operation which were uneconomic at normal market freight rates.

In other words, I think you are referring to cross-subsidization.

## [Traduction]

La société Chrysler avait fait de bonnes affaires au cours des années. Le gouvernement des États-Unis s'est porté à sa rescousse pendant un certain temps, et celle-ci s'est rétablie et a remboursé son emprunt. Si les Chemins de fer nationaux étaient dans cette situation, je ne serais pas aussi sceptique, mais j'ai vu... Par exemple, en ce qui a trait aux activités de camionnage qui ont débuté en 1960 et qui se sont poursuivies pendant vingt-cinq ans, jusqu'en 1985, combien de centaines de millions de dollars avons-nous perdus avant de finalement décider qu'elles n'étaient pas rentables? Cette période a été longue. Les compagnies de camionnage du secteur privé n'ont pas vingt-cinq ans. Maislin a commis une erreur, enfin peut-être une ou deux, et moins de trois ans plus tard, elle a dû fermer ses portes. Tout ce que nous disons c'est que le processus d'élimination est beaucoup plus rapide.

**M. Benjamin:** Oui. Bien entendu, vous comprenez que dans le cas de Camionnage CN et de Express CN, qui ont fusionné... M. LeClair nous a expliqué l'autre jour qu'après la fusion, ces entreprises avaient réussi à réduire quelque peu le déficit mais que si elles n'arrivent pas à redresser la situation dans une année ou deux, les autorités se débarrasseraient de toute l'affaire. Elles gèrent les opérations comme s'il s'agissait d'une entreprise commerciale, comme leur publicité à la télévision.

**M. Cope:** Elles n'arriveront pas à assainir la situation avant vingt ans.

**M. Benjamin:** Oui. Vous devez également savoir qu'en ce qui concerne le camionnage, CN n'avait aucun choix; c'était une question d'intérêt public. La demande du public, les pressions exercées dans certaines régions du Canada, qui auraient été laissées pour compte, ont forcé le gouvernement à demander au CN de s'exécuter. Les autorités du CN n'avaient aucun choix.

**M. Cope:** De toute façon, monsieur Benjamin, nous affirmons, entre autres choses, que le Canada est beaucoup plus développé aujourd'hui qu'il ne l'était il y a dix ans. Il fut un temps où il était très évident qu'une aide gouvernementale était nécessaire pour fonder et faire progresser des compagnies de transport. Nous estimons qu'à l'heure actuelle, cependant, ce soutien n'est plus nécessaire et que le secteur privé est en mesure de répondre aux besoins actuels de transport. Je ne pense pas qu'aujourd'hui le Parlement adopterait un projet de loi en vue de construire un nouveau chemin de fer d'un océan à l'autre.

**M. Benjamin:** C'est vrai. Dans votre mémoire, vous proposez des moyens pour améliorer les services dans les régions éloignées du Nord dans le cadre d'une nouvelle réglementation. Vous rappelez que:

les transporteurs à qui on permettait d'exploiter des marchés rentables et importants devaient desservir les collectivités situées dans leur zone d'exploitation au tarif en vigueur sur le marché pour le transport des marchandises, ce qui rapportait peu.

Autrement dit, vous parlez de l'interfinancement.



## [Text]

You further say:

Elimination of these obligations and the cross subsidization which sustained transport might, in the absence of new public policies, lead to some hardships.

Then you just dismiss the whole thing by saying "this will obviously require attention". What kind of attention do you think it requires?

**Mr. Cope:** Certainly, I guess the government and the staff are going to have to take a look at what is going to be the fallout. If the Government of Canada proceeds now to implement *Freedom to Move*—you know, there are different aspects to it—downgrades or relieves carriers, the railways or trucking companies, from that kind of common carrier obligation and it becomes a more dog-eat-dog competitive world, then there is going to be some situations where companies who have provided a service and accepted it as part of their public duty will drop it. Some northern communities, some remote regions, I feel might suddenly find themselves in a tougher situation, and I just think there has to be public policy response for that. I do not think it is necessarily bad; I just think there is probably a better way to spend money, by giving money to a community or to an industry where it is deemed to be in the public interest and saying, here is assistance for you to meet your . . .

**Mr. Benjamin:** I hear a great deal about administrative efficiency in the private enterprise, and I hear private sector verbiage that government is wasteful and whatnot. What you are telling me then is that instead of subsidizing the freight rates in a remote community in northern Ontario, send to every citizen in the community a cheque. Surely, that is administratively inefficient; surely that is nothing more than more bureaucracy. Is it not more efficient to say that as a matter of national policy, those one, two or three carriers in those given areas shall provide this minimum level of service and that what they make in the lucrative route will cover any losses they incur? Is that not a way of the nation as a whole, because of our big geography and scattered population, sharing the cost?

**Mr. Sanderson:** I think in the past we have kind of shared the philosophy as carriers that there is an obligation to provide certain services to rural areas and to carry those areas to some degree on the strength of the operations in more dense areas. What we anticipate with deregulation, however, is that the competition will heat up in the heavy-density areas, forcing lower prices in those areas and forcing us all to consider whether or not we can continue to serve the rural areas, which are losing money, because our ability to make money in the more dense areas will deteriorate. So we may be forced out of those rural areas.

## [Translation]

Vous dites aussi ceci:

L'élimination de ces obligations et de l'interfinancement qui soutenaient le transport pourraient, en l'absence de nouvelles politiques, avoir des conséquences néfastes.

Puis, vous abandonnez le sujet en disant «qu'il faudra de toute évidence se pencher sur la question.» Que voulez-vous dire exactement?

**M. Cope:** Sûrement, le gouvernement et le personnel je pense, devront examiner les retombées. Si le gouvernement du Canada décide de mettre en oeuvre les propositions contenues dans son document intitulé *Aller sans entraves*, vous savez, il soulève plusieurs points, et libère les transporteurs, les compagnies de chemin de fer ou de camionnage de ce genre d'obligation commune, la concurrence se fera plus féroce. Dans certains cas, les compagnies qui, jusque là, avaient accepté de desservir certaines régions pour se décharger de leurs obligations envers le public, cesseront leur activité dans ces régions. Je pense que la situation de certaines collectivités du Nord, de certaines régions, sera beaucoup plus difficile. J'estime qu'un plan d'action s'impose. Je ne pense pas que cette solution soit nécessairement mauvaise, mais il y a probablement une meilleure façon de dépenser l'argent, en la donnant à une collectivité ou à une industrie lorsqu'il y va de l'intérêt public et en la présentant comme une aide pour les obligations . . .

**M. Benjamin:** J'entends très souvent parler d'efficacité administrative dans l'entreprise privée, le secteur privé ne cesse d'accuser le gouvernement de gaspillage et de je ne sais quoi. Mais ce que vous dites c'est qu'au lieu de subventionner les tarifs du transport des marchandises dans une collectivité éloignée du nord de l'Ontario, il faudrait envoyer un chèque à chaque membre de cette collectivité. Cette solution est certainement inefficace sur le plan administratif. Elle signifie encore plus de bureaucratie, en somme. N'est-il pas plus efficace de décider, dans le cadre d'un plan d'action national, que les deux ou trois transporteurs faisant affaires dans ces régions déterminées fournissent ce service minimum et que les pertes qu'ils essuieront de ce fait seront compensées par les profits réalisés grâce aux autres itinéraires plus lucratifs? N'est-ce pas là une façon de partager les coûts pour la nation considérée dans son ensemble, en raison de la taille du pays et de la dispersion de la population?

• 1640

**M. Sanderson:** Je pense que par le passé, les transporteurs en sont venus en quelque sorte à tenir pour acquis qu'ils avaient le devoir de fournir certains services aux régions rurales et de leur apporter un certain appui qui était compensé par les profits réalisés dans les régions plus denses. Nous prévoyons cependant que la privatisation aura pour effet de stimuler la concurrence dans les régions de haute densité, ce qui entraînera la chute des prix et nous forcera tous à nous demander si nous pouvons continuer à desservir les régions rurales, où nous perdons de l'argent, étant donné la détérioration des possibilités de profit dans les régions plus denses. Ainsi, nous pourrions être forcés de renoncer à desservir les régions rurales.

## [Texte]

Now, to compound that, we have things like fuel tax, which has been increasing at 1.25% per month over the last 5 years, which is a regressive tax; it hits the rural communities, the Maritimes, the north much harder than it does the other areas. So there is a cost structure that is increasing to those areas, coupled with not enough traffic to support competition and concern about competing in the more dense areas. So obviously there potentially is a problem in that area. To say that carriers must continue to cross-subsidize those areas when they are being attacked in their prime country and maybe even by hordes of U.S.-based carriers with an even lower cost structure, I am not sure you can count on the carriers to be too enthusiastic about that.

**Mr. Benjamin:** In the case of trucking say in Ontario, let us say you have two or three small or middle-sized trucking companies with licences from the Ontario Highway Traffic Board to operate a route serving some communities. By the way, there are a lot of communities that are called rural now that are not rural. You run into small and middle-sized cities of 20,000, 50,000, 100,000 people. They get left in the lurch because too many people think the only thing there is in Canada is Vancouver, Toronto, and Montreal.

Now, you throw it wide open on exit and entry into routes. Let us say you have two or three small or middle-sized firms, family-owned or whatever; locally they own infrastructure, they have their garages and their trucks and their employees and everything else. You throw it wide open so anybody else can come in and cream the gravy off the top at the peak season and then bugger off. Now, is that fair in a deregulated environment? Then all you do is get a return to mediocrity in terms of the service for the people in that particular area. What you have done to one or two or three little companies that have spent two or three generations building up the business and everything else is as soon as they are making the buck somebody else wants in to take a piece of the action. Where were they when they needed them?

**Mr. Sanderson:** I think that is probably one of the results of excessive deregulation if it happens in a very short time. Certainly in the United States there are literally hundreds of bankruptcies of small and medium-sized firms that have been wiped out by transportation giants.

**Mr. Benjamin:** When you talk about transportation giants—for whom, by the way, I have a great deal of sympathy—in a deregulated regime or a much lower regulated regime, entry and exit, rate setting, etc., does it not just mean that over a period of ... In the short term there may be some benefits by

## [Traduction]

Et à cela s'ajoutent d'autres facteurs comme la taxe sur le carburant qui a augmenté de 1,25 p. 100 par mois depuis les cinq dernières années, et qui est une taxe régressive. Les collectivités rurales, les Maritimes, les régions du Nord sont frappées beaucoup plus durement que les autres régions. A l'augmentation de la structure tarifaire qui s'ensuit, s'ajoutent l'insuffisance de la circulation pour soutenir la concurrence, et les pressions de la concurrence dans les régions plus denses. De toute évidence, il existe donc un problème potentiel dans ce domaine. Si vous dites que les transporteurs doivent continuer à subventionner indirectement ces régions tandis que leurs chances de profit sont menacées dans les régions mêmes où elles étaient les meilleures, éventuellement par une multitude de transporteurs établis aux États-Unis, qui peuvent offrir une structure tarifaire encore plus basse, je ne suis pas sûr que vous puissiez compter sur l'enthousiasme des transporteurs à cet égard.

**Mr. Benjamin:** Dans le cas du camionnage, en Ontario par exemple, supposons qu'il y ait deux ou trois petites ou moyennes entreprises de camionnage, qui détiennent un permis de la Commission des transports routiers de l'Ontario et qui exploitent un circuit desservant certaines collectivités. En passant, il existe un grand nombre de collectivités que l'on qualifie actuellement de rurales mais qui ne le sont pas. Il s'agit de villes d'importance faible ou moyenne qui comptent 20 000, 50 000 ou 100 000 habitants. Ces régions restent dans une situation défavorable car pour un grand nombre de gens, il n'y a que Vancouver, Toronto et Montréal qui comptent au Canada.

Maintenant, vous abolissez la réglementation concernant la sortie et l'entrée des circuits. Supposons qu'il y ait deux ou trois petites ou moyennes entreprises, des entreprises familiales, par exemple. Elles disposent d'une infrastructure locale: elles ont leurs garages, leurs camions, leurs employés et tout le reste. Vous abolissez la réglementation et ouvrez la voie à la concurrence, de sorte que n'importe qui peut venir rafler tous les profits durant la haute saison et disparaître par la suite. Une telle situation vous apparaît-elle bien équitable dans un contexte de privatisation? Tout ce qui peut en résulter, c'est un retour à la médiocrité sur le plan des services offerts à la population de ces régions. Pour ce qui est des deux ou trois petites compagnies qui, depuis deux ou trois générations, se sont efforcées de mettre sur pied une entreprise et tout le reste, dès qu'elles sont sur le point de réaliser des profits, d'autres entreprises surgissent pour réclamer leur part du gâteau. Mais où étaient ces dernières lorsque les premières ont eu besoin d'aide?

**Mr. Sanderson:** Je pense que c'est là une des conséquences qu'aurait une privatisation radicale si elle a lieu trop rapidement. Il est certain qu'aux États-Unis, des centaines de petites et de moyennes entreprises ont fait faillite après avoir été éliminées par les grandes entreprises de transport.

**Mr. Benjamin:** Lorsque vous parlez des grandes entreprises de transport—dans un régime de privatisation, ou dans un régime beaucoup moins réglementé, pour ce qui est de l'entrée, de la sortie, de la fixation des tarifs, etc., est-ce que cela ne signifie pas tout simplement que sur une période de ... Il

*[Text]*

way of lower rates or fares, but a few years down the road we go full circle; you end up with a combination of bankruptcies and mergers. You end up with back to two or three airlines left, a heck of a lot of trucking companies eliminated, and four or five biggies running 80% or 90% of the show in Canada.

**Mr. Sanderson:** I think obviously we have seen that in Australia and we are seeing it in the United States. I guess we can anticipate that in Canada as well.

**The Chairman:** It is called the Doomsday Book, by Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I am certainly glad the Ontario truckers...

**The Chairman:** We have let you have a real nice swing at it, a long swing...

**Mr. Benjamin:** I just want to thank the witnesses, in that they are not buying the knee-jerk reactions that are going on down south of the border.

**The Chairman:** No, that is right. They have certainly anything but a knee-jerk reaction around this table. That is for sure. Mr. Angus, it is...

**Mr. Angus:** I will pass, Mr. Chairman.

**The Chairman:** That is most constructive, because I have just been reminded that you are the last member that has indicated. Mr. Cope and Mr. Sanderson, I have just been reminded we have to be out of this room anyway close to 5 o'clock. There is another function in here.

• 1645

I want to thank you gentlemen for appearing. I am sorry I missed part of it, but I am glad when I was away that it moved along so quickly.

**Mr. Tobin:** On a point of order, Mr. Chairman. We cannot tell by the look on your face, whether or not your budget meeting went well. Even though it is Hallowe'en, you have a mask of indifference.

**The Chairman:** The budget that took me where I went, when this committee started, went through.

**Mr. Tobin:** I will put it another way.

**The Chairman:** The budget of the Transport committee today is going to be reviewed by the Commissioners of Internal Economy.

Thank you very much, gentlemen. Thank you, colleagues, for your attendance.

This committee is adjourned until 7 p.m. Monday.

*[Translation]*

pourrait y avoir des avantages à court terme, comme la baisse des tarifs, mais dans quelques années, la boucle sera bouclée. On aura assisté à une combinaison de faillites et de fusions. On se retrouvera à nouveau avec seulement deux ou trois compagnies aériennes, un grand nombre d'entreprises de camionnage auront été éliminées, et quatre ou cinq grandes entreprises contrôleront 80 p. 100 ou 90 p. 100 du marché au Canada.

**M. Sanderson:** Je pense que c'est, de toute évidence, ce qui s'est produit en Australie et qui est en train de se produire aux États-Unis. Je suppose qu'on peut prévoir la même situation au Canada.

**Le président:** Voilà l'Apocalypse selon Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je suis très heureux que les camionneurs de l'Ontario...

**Le président:** Nous vous avons laissé l'occasion de vous exprimer, et plutôt deux fois qu'une...

**M. Benjamin:** Je voudrais simplement remercier les témoins de ne pas avoir eu le réflexe que l'on a pu constater chez nos voisins du Sud.

**Le président:** Non, c'est vrai. La réaction des témoins assis à cette table n'a certainement rien à voir avec un réflexe. C'est certain. Monsieur Angus, c'est...

**M. Angus:** Je n'ai rien à ajouter, monsieur le président.

**Le président:** Voilà qui tombe bien car on vient de me rappeler que vous êtes le dernier membre inscrit. Messieurs Cope et Sanderson, on vient de me rappeler que de toute façon, il faut que nous ayons quitté cette salle aux environs de 17 heures. Une autre réunion est prévue ici.

Je vous remercie, messieurs, d'être venu témoigner devant le Comité. Je regrette d'avoir manqué une partie des témoignages, mais je suis content que les choses se soient si bien déroulées pendant mon absence.

**M. Tobin:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Nous ne pouvons dire simplement en regardant votre visage si votre réunion sur le budget s'est bien passée. Bien que ce soit l'Halloween, vous portez un masque d'indifférence.

**Le président:** Le budget qui m'a amené là où je suis allé, lorsque les délibérations de ce comité ont débuté, a été adopté.

**M. Tobin:** Je vais poser ma question autrement.

**Le président:** Le budget du Comité des transports sera examiné aujourd'hui par les commissaires de l'économie interne.

Merci beaucoup, messieurs. Je remercie également mes collègues de leur présence.

Le Comité est ajourné jusqu'à 19 heures lundi.













If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From the Canadian Manufacturers' Association:*

J.E. (Ernie) Magee, Chairman, CMA National Transportation Committee, Manager Rail Transportation and Warehousing, Procter and Gamble Incorporated;

M.J. (Mike) Buller, Chairman, Highway Subcommittee, CMA National Transportation Committee, Manager Rail and Truck Transportation Noranda Sales Corporation Limited;

D.W. (Dough) Montgomery, Vice-President, Government Relations, The Canadian Manufacturers' Association.

### *From the Canadian Industrial Transportation League:*

J. David Long, President;

R.T. Beckwith, Chairman of the Board.

### *From the Ontario Trucking Association:*

Raymond Cope, Executive Vice-President and General Manager;

John Sanderson, Vice-President, Public Affairs, CP Trucks.

### *De l'Association des manufacturiers canadiens:*

J.E. (Ernie) Magee, président, Comité national des transports, directeur, Transport ferroviaire et entreposage, «Procter and Gamble Incorporated»;

M.J. (Mike) Buller, président, Sous-comité des transports routiers, Transport ferroviaire et camionnage, «Noranda Sales Corporation Limited»;

D.W. (Dough) Montgomery, vice-président, Relations gouvernementales, Association des manufacturiers canadiens.

### *De la Ligue canadienne de transport industriel:*

J. David Long, président;

R.T. Beckwith, président du conseil.

### *De l'Association ontarienne de camionnage:*

Raymond Cope, vice-président exécutif et directeur général;

John Sanderson, vice-président, Affaires publiques, Camions du CP.











JUN 10 1987



